Pissurlekar

O INFANTE D. PEDRO
AS
«SETE PARTIDAS»
E A
GÉNESE
DOS
DESCOBRIMENTOS

REPÚBLICA PORTUGUESA
MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

O INFANTE D. PEDRO AS "SETE PARTIDAS" E A GÉNESE DOS DESCOBRIMENTOS

por

JÚLIO GONÇALVES
Capitão-de-fragata méd.

1952 P

AGÊNCIA GERAL DO ULTRAMAR
DIVISÃO DE PUBLICAÇÕES E BIBLIOTECA
1955

Esta publicação foi superiormente autorizada por despacho de 24 de Junho de 1955

PREFÁCIO

Dissertando sobre a lenda de Viriato na sua História de Portugal, escreveu Herculano: «A história é verdadeiramente assaz honrada e ilustre sem vaidades estranhas, que só servem para distrair engenhos pelo campo das conjecturas, quando não pelo das insulsas fábulas, com dano de mais severas e proveitosas indagações».

Cumpre-nos afirmar desde já que não tivemos, ao escrever este livro, a pretensão de fazer história — e menos ainda investigação erudita. Procurando esclarecer alguns problemas obscuros ou intencionalmente obscurecidos, evitamos cautelosamente aquelas discussões de prioridades, como as que definiram outrora as posições dum Humboldt quanto à ciência geográfica alemã, dum Navarrete quanto à espanhola, ou mesmo dum Santarém, no seu excelso patriotismo de exilado, quanto à portuguesa — sem embargo do respeito que todos devemos ao alto valor de tão insignes mestres. Mas admite-se que qualquer deles se deixou perturbar, como era próprio do seu tempo, por fundos particularismos nacionais que, em História, pervertem a integridade dos juízos. Somos dos que aceitam que a História deve estar isenta de tais particularismos, porque temos por axiomático o conceito de que, em ciência, todo o facto pre-

sente é apenas um elo duma longa progressão, dum constante devenir. *E a história é uma ciência.* Il storico non crede nulla: egli cerca. *Não parte de premissas. Analisa. Procura um diagnóstico.*

Em toda a história de navegações e descobrimentos, na sua generalidade divulgada, define-se, no curso dos séculos, uma linha evolutiva. Foi a caminhar lentamente, através de permutas mercantis, invasões de foragidos, alianças e guerras, interesses de hegemonia económica ou política, que se aperfeiçoaram os métodos e se adaptaram os instrumentos à grande empresa do descortinamento de mares e terras. Por isso, não pretende o Autor fazer a história dos Descobrimentos Portugueses no que eles tiveram de sensacional e inédito, mas apenas aflorar os antecedentes próximos ou remotos que prepararam, facilitaram ou orientaram tais feitos, na fatalidade duma linha evolutiva. Não a referiu a gestos impulsivos e isolados — o que seria caminho fácil mas anticientífico — mas sim a poderosos determinantes nacionais. Esses determinantes poderiam inegàvelmente ser ponderados episòdicamente por quem deles tivesse conhecimento directo no seu ou alheio país — e esse seria o caso do Infante D. Pedro, alcunhado das Sete Partidas.

Não podia uma história genética dos Descobrimentos Portugueses dispensar a revisão da ciência e da arte de navegar predecessoras, como as do arabismo e as das escolas hispano-judaicas que lhe sucederam. Esse arabismo pioneiro, o poderoso instrumento que revelou, comentou e actualizou as ciências grega, indiana ou chinesa, está largamente estudado, embora por vezes comprometido por injustificados sectarismos. Não se estranhará que num livro como este, que só incidentalmente se refere a navegações, se comece por frisar a contribuição que para elas trouxe a ciência de povos estranhos. Mosárabes e judeus, expulsos do país onde as escolas de Toledo e Maiorca tinham criado a grande época, eram quase todos os Mestres *da corte de D. João II. E é assim, percorrendo as etapas da história, como as próprias naves percorriam a fieira dos seus portos de escala, que chegaremos ao ponto glorioso da Marinharia Portuguesa, que epilogou esses Descobrimentos, no nosso áureo período dos séculos XIV a XVI. Por que razão a historiografia duma nação que primeiro encetou, com espírito de sequência e finalidade definida, a época dos Descobrimentos marítimos, do Atlântico aos remotos mares do Pacífico, se deixou por vezes conduzir por caminhos incertos ou errados? Talvez porque o maravilhoso, o heróico, o superlativo, se apoderaram dos temas, obstando à calma relacionação entre os antecedentes e os consequentes.*

É pois tempo de justificar o aparecimento deste estudo em que apenas procuramos reabilitar, com novas pesquisas, a memória dum príncipe que na história portuguesa passou como um meteoro, e a quem outrora a incompreensão ou quiçá o interesse de certa historiografia pretendeu despojar do seu valor.

Um estudo discriminado da viagem do Infante D. Pedro às suas Sete Partidas, *seguida de dez anos de sua influência decisiva no governo da Nação,* — Regente *de facto de 1438 a 1448 — convenceu-nos duma possível intervenção deste príncipe, dos mais ilustres da sua dinastia, na gesta dos Descobrimentos Marítimos Portugueses. Foi por isso que, ao contemplarmos, um dia, do varandim do Palácio Ducal de Veneza, a* Piazzeta *movimentada, perguntámos a nós mesmos se a viagem do Duque de Coimbra, Infante das* Sete Partidas, *às terras da Senhoria, como episódio do seu feudo de Tre-*

viso, não seria mais uma lenda a acrescentar às que se infiltraram na nossa história. Ficava em frente aquela maravilha arquitectural de Sansovino que é a Biblioteca Marciana, *e porventura ali estivesse o segredo de Sésamo. À inolvidável gentileza do malogrado director daquela Biblioteca, Dr. Pietro Zorzanello, ficámos devendo o raro prazer de folhear vetustos códices quatrocentistas, que comprovavam, na sua detalhada narrativa, as conjecturas que o nosso espírito formulara. Seria na verdade sugestiva na mente do príncipe português, tão realçado nas crónicas estrangeiras, a impressão da sua demorada estadia nesta Cidade, que lhe teria facilitado os elementos construtivos dum plano de expansão económica através de ordenadas explorações marítimas? A preexistência duma forte cultura cosmopolita, prevalecentemente orientalista, que nesse século de quatrocentos só Veneza possuía e só D. Pedro cultivava entre os príncipes portugueses, provaria a sua interferência decisiva na génese dos Descobrimentos. Lembraremos que na fase mais activa das expedições à Guiné (1440-1446) fora* Regente do Reino, *e da sua mão tinham partido os alvarás, as cartas-régias, os monopólios, os incitamentos e auxílios da melhor espécie. Para uma história genética da expansão lusitana, importaria pois discriminar os factos, atribuindo a cada um o seu justo valor na balança dos acontecimentos.*

A história dos Descobrimentos Portugueses é na realidade uma longa teoria de pequenos factos que se encadeiam, da fundura dos séculos aos gloriosos dias do primeiro quartel do século XVI. Não tem este livro — repetimos — a pretensão de fazer essa história, mas apenas a de relacionar aqueles factos, examiná-los à luz duma hermenêutica fria, sistematizá-los de guisa a permitirem ilações lógicas. Não necessitaremos, para

objectivos tão pouco ambiciosos, de desenterrar às braçadas, da poeira dos arquivos, documentos de escritura arcaica, embora algo nesse sentido tivéssemos feito, sobretudo em arquivos estrangeiros onde é maior a documentação sobre a matéria. O que faltou e urge, é colocar as pedras no seu tabuleiro, movimentá-las, alcançar a justa solução a alguns problemas.

Sentimos que uma história completa, documentada e honesta, sem lacunas ou alçapões preenchidos com maravalha, não será ainda possível quanto à génese e evolução dos Descobrimentos Portugueses. Desafiamos quem a faça. Nem ela logrará ser completa quanto a este Infante, que todavia parece ter tido nas suas mãos o canon *desses descobrimentos. Perseguido e trucidado, envenenadas as suas intenções, apagada a sua obra, aniquilados os seus partidários, criou-se em Portugal, no seu século e contra a sua figura, um* clima *hoje irrespirável para qualquer espírito imparcial. E, não obstante, dos poucos escritos estrangeiros que nos foi dado compulsar, a sua figura eleva-se a dimensões que aguardam a justiça da história.*

A carência, por todos reconhecida, duma documentação segura não autoriza essa história a fazer afirmações positivas, e por isso natural é que os nossos postulados não tenham carácter dogmático. Jamais incorreríamos em tão grave erro, antes reconhecemos que as nossas premissas são passíveis de franca e sincera contradita. O que se pretende é fazer luz num problema que tanto interessa aos anais da Expansão Ultramarina Portuguesa.

Por isso nos pareceu simples e honesto compreender estes factos ignorados ou esquecidos, em três capítulos essenciais:

1.º — A preexistência de elementos construtivos adquiridos por legado das civilizações pregressas.

2.º — A esquematização desses elementos visando à concepção duma ideia-mestra inspiradora e orientadora.

3.º — A execução.

À mentalidade excepcional do Infante D. Pedro reservamos a paternidade do segundo capítulo.

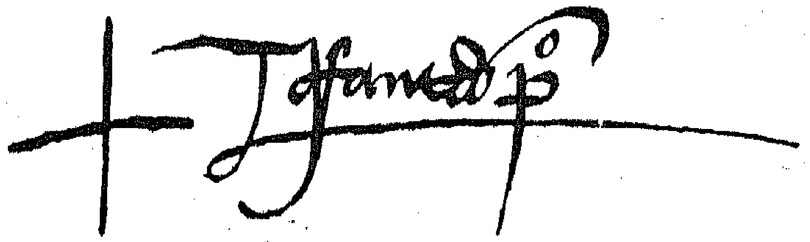
O terceiro, porventura o mais imediatamente importante para a história da nossa expansão, que pertencerá todo inteiro a outrem, — está fora do âmbito e da finalidade destas páginas.

Ao terminar estas linhas de apresentação deste modesto mas pesado trabalho, que multiplicou as cãs sobre a fronte do seu Autor, uma promessa leal pode este último fazer: renunciar às locuções ambíguas e lugares comuns tendenciosos, por onde se infiltra, no edifício majestoso da História, a erva daninha das fantasias. Reconhecemos a dificuldade de exigir dum leitor apegado àquele ídolo de pés de barro que é a Lenda, que se abstenha de se apaixonar para friamente raciocinar. Mas a História, se a queremos nimbada de verdade, impõe que evitemos demasiadas larguezas em matéria de afirmações indocumentadas e por isso gratuitas.

Eis porque remataremos com o filósofo britânico: «This book is adressed to your mind not to your emotion. It is a challenge to You to follow what your reason tells you is right no matter what your feelings are».

Seria lamentável se fechassemos estas páginas sem agradecer àqueles espíritos generosos que consentiram em auxiliar a conclusão desta obra: os Ex.mos Monsenhores Ângelo Mercati e Albareda, dos Arquivos Secretos e da Biblioteca Apostólica do Vaticano; a Ex.ma Prof.ª Dr.ª Tullia Gasparrini-Leporace, directora dos Arquivos e da Biblioteca Marciana de Veneza; o Ex.mo Prof. Giulio Zorzanello, da Universidade de Pádua; o Ex.mo Sr. Eng.º Robert Haardt, do Globusmuseum de Viena; o Ex.mo Sr. Dr. Roberto Zamprogna, director da Biblioteca Comunal de Treviso; o Ex.mo Sr. Prof. Armand Grunzweig, dos Arquivos do Estado, de Bruxelas.

A todos a expressão do nosso profundo reconhecimento.



A assinatura do Infante D. Pedro

Colecção Especial — Caixa 34 —
Arquivo Nacional Torre do Tombo

PARTE PRIMEIRA

SOBRE A GÉNESE DOS DESCOBRIMENTOS

INTRODUÇÃO

A um estudo ordenado da genética dos Descobrimentos Portugueses importa, antes de mais, a disposição cronológica dos seus elementos constitutivos de eurística. O maior *déficit* da historiografia referente, em especial quanto aos progressos da sua arte de navegar, consistiu por vezes e exactamente na carência de ordenação cronológica. Muito longe de se sistematizar essa historiografia por períodos que, no curso dos séculos, se separem e se definam, cada um pelos seus índices de progresso, na realização ulterior de um todo metòdicamente evolucionado, tem-se visto atribuir a uma época aperfeiçoamentos que a outra pertencem, como filiar na náutica atlântica elementos de origem mediterrânica, ou no período de Quatrocentos aquilo que exclusivamente se ficou devendo ao de Quinhentos. E assim se tem feito contra toda a realidade documentária, forçando as hipóteses e multiplicando conjecturas mais ou menos arbitrárias. Esta confusão involuntária ou premeditada de historiógrafos de boa fé ou meros panegiristas irresponsáveis, tem sido a fonte das muitas incongruências que parasitam a história da náutica portuguesa como instrumento da sua expansão geográfica, estritamente no que a estas páginas interessa.

O desprezo pela metodologia, natural no escritor que transita fàcilmente da literatura de ficção para a hermenêutica de factos positivos, revela bem a fase de diletantismo que ainda caracteriza a maioria dos nossos trabalhos de história. Talvez o mal seja incurável. Aos que iniciam a sua vida literária pela poesia, o drama ou o romance passional, persegue-os no seu subconsciente, irrompendo depois bruscamente no campo da história, a tendência irreprimível para a lenda mais ou menos poetizada, e raros são aqueles a quem o espírito das ciências positivas, que demanda preparação longa, ampara e liberta de tais escravidões. Assim nascem as frases ambíguas, as presunções, os advérbios de recurso, com que levianamente se constroem as mais extravagantes conjecturas.

A conjectura não é por certo elemento de menos importância na construção da síntese histórica. Sem a conjectura, a história seria o esqueleto desarticulado a que faltassem as indispensáveis musculatura e ligamentação. Mas a conjectura para ser respeitada, necessita que a não debilitem intencionalismos secundários. E por isso, há-de o historiador elevar-se àquela alta torre, isolada dos ecos da planície, donde apenas descortine, sem se deixar contaminar, os movimentos, à primeira vista incompreensíveis, da multidão.

Em matéria de história náutica portuguesa — aspecto secundário deste livro, apenas invocado no que importa ao esclarecimento da nossa tese — quanto mais se discrimina, mais se alarga a margem entre os modelos correntes e o rigor das ilações científicas. É sempre um grave erro de exegese não se colocarem as conclusões no quadro possìvelmente exacto em que os acontecimentos decorram, após prévio e aturado estudo da psicologia colectiva do tempo. Por isso, porque se arquitectaram

hipóteses situando-as em climas errados, frequentemente o historiador subjectivo sente que o terreno lhe foge ao exigir que forçosamente existissem na mente dos seus heróis os objectivos que *a priori* o interessam. Foi assim que se gerou a absurda teoria de que as nossas navegações tivessem por *leit-motiv* o progresso das ciências cosmográficas ou a solução de dificuldades náuticas.

Entendemos que a falência da historiografia náutica assim orientada resultou de se enucleá-la da história das navegações pretéritas, medievais ou não, isolando-a de factores determinantes ou ocasionais que profundamente influíram no seu curso. Na própria história marítima portuguesa, importa desfazer a espécie de cortina de fumo entre as navegações de D. Dinis, D. Afonso ou D. Fernando e as do século XV, estas últimas preparadas pelas antecedentes, pesando-se prèviamente como em balança de precisão, a quota-parte de cada uma na sequência lógica e evolutiva dos acontecimentos. Uma minoria de historiadores portugueses preferiu, porém, abstrair-se dessas conexões de causa e efeito, como se se fixassem na contemplação do próprio umbigo, atitude que frequentemente conduz, como é sabido, ao sono hipnótico.

Foi, assim, lamentável que se evitasse de compreender quanto a Península foi devedora, em floração científica, como na literária ou na artística, do Arabismo que a impregnou durante oito séculos. Essa justiça lhe é prestada pela pena e o pensamento de alguns dos melhores investigadores do país vizinho, cônscios do pouco ou nada que se ficou devendo, em tal matéria, à bronquidão das hordas visigóticas. O Mediterrâneo fora o pai e o mestre do Atlântico, e foram as navegações mediterrânicas, de estreita cabotagem ou folgada estima, que favoreceram, nas suas forjas arabizadas, — judaicas, genovesas, catalãs ou maiorquinas — os elementos cons-

trutivos da ulterior náutica científica. Não pode o historiador consciencioso, repudiando a lei inflexível da evolução metódica, cortar cerce o cordão umbilical que prende a náutica astronómica, cronològicamente quinhentista, atlântica e portuguesa, àqueles elementos mediterrânicos que a tornaram possível.

Os métodos e os instrumentos aperfeiçoados nas navegações portuguesas, foram-o por influxo daqueles mesmos que, no Mar Alto, sentiram duramente essa necessidade. Instrumentos e métodos que vinham já dos antecessores, sucessivamente corrigidos e adaptados a novas emergências. Na actividade social, como na biologia, basta saber-se que é a função que faz o órgão e é a necessidade que cria o instrumento.

Aplicado um tal princípio à cronografia do passado, verifica-se a dificuldade da empresa: não se trata de registar apenas o que na ocasião a retina do historiador apreende. A sua mente terá de penetrar através de negrumes cerrados onde os factos se entrevêem, por vezes, como fantasmas fugidios de criação dantesca. Para os compreender na sua génese e na sua evolução, o historiador honesto necessitará do seu Virgílio — e seria pueril admitir-se que o seu guia seja apenas a personificação dos seus sentimentos pessoais. Como aqueles faróis que encandeiam e não consentem visionar o contorno dos objectos, assim o apriorismo emotivo não permite nenhuma espécie de reconstituição crítica. E não se dirá que só a historiadores nacionais se deva atribuir a paternidade de lendas, em páginas que delas deveriam estar isentas. Esses poderiam achar desculpas no seu justificado amor às glórias nacionais. Mas a culpa recai, em certa percentagem, em historiadores estrangeiros, sem a preparação que dá o conhecimento dos índices do ambiente, que doutrinam por palpite e colhem depois a

honra de serem citados pelos escritores nacionais que, por um inexplicável complexo, se abonam da sua precária autoridade.

Uma história sistematizada das navegações portuguesas, como elemento essencial da sua história dos Descobrimentos, começaria por exigir uma repartição cronológica, por *épocas* diferençadas. Essas épocas aparecem de facto delimitadas, como honestamente o compreendera Fontoura da Costa ([1]), em: época de *Marinharia*, compreendendo os períodos que chamaríamos pré-henriquino e henriquino; e época da *Arte de navegar*, correspondente aos períodos joanino e manuelino. Evidentemente, nenhuma demarcação estanque separa tais períodos, antes os relaciona uma interdependência de carácter evolutivo.

No capítulo preliminar e essencial dos feitos de *Marinharia*, incluir-se-iam não só os primitivos métodos de navegação europeia, mediterrânica e atlântica, mas citar-se-iam mesmo os do Índico e do Pacífico, onde històricamente se iniciaram e donde vagarosamente evoluíram, através de milénios, até a mais altas latitudes. É no final dessa primeira fase, que a este estudo interessa menos, que deveríamos contar, como herdeiras directas da marinharia árabe, as primitivas navegações portuguesas, coevas da nacionalidade, esforçadamente restauradas pelos primeiros monarcas afonsinos. À Marinharia subsequente pertencem as realizações perduráveis que cumularam na actividade de D. Afonso IV, o real pioneiro da devassa portuguesa do Atlântico, e, na primeira metade de Quatrocentos se realçaram, até aos fins do reinado de D. Afonso V. Tiveram o condão de ligar a navegação medieva com a brilhante Arte de Navegar da Renascença,

esta essencialmente portuguesa, que foi a grande viragem da história dos Mares.

É desta última úbere que procedem as duas mais gloriosas façanhas do tempo: o Périplo de Bartolomeu Dias, completado pela viagem do Gama, e o *raid* de Colombo às Terras do Oeste, sem referência específica às prováveis tentativas portuguesas na rota desse mesmo Oeste, antes de Colombo.

E frisaremos, para findar, que, sempre à face deste esquema, fica a *Ciência Náutica*, aquisição moderna, excluída dos nossos relatos e fora do nosso tema.

A antiguidade praticara a navegação costeira permitida pelo uso das conhecenças da terra, navegação diurna, habitualmente a motor-remo, episòdicamente a motor-vela, demorada e arriscada. Mas já nos primórdios da era medieval, e ainda por herança dessa antiguidade criadora, a audácia dos povos ribeirinhos, lançados por instinto de aventura ou luta pela vida, para longe da protecção do litoral, determinara, após a substituição do motor, a necessidade do cálculo aproximado de rumo e distância.

A determinação da latitude pela observação meridiana dos astros, rudimentar embora, era já de uso nas travessias do Índico, quando na Europa Mediterrânica as triremes singravam pela linha do litoral ou em curtas derrotas pelos meandros dos seus arquipélagos. No Atlântico quase deserto apenas os pesqueiros tentariam a sua profissão. Certo é que o Indiano ou o Árabe ou o Chinês no seu Pacífico, contavam com a alternativa das *monções*, utilizando as vantagens duma meteorologia sem grandes surpresas. Essa navegação, que os Portugueses justificadamente chamaram *de golfão*, era conduzida por navios lestos, de pano triangular, como eram os *pangaios*, em que a determinação da altura do astro era um correctivo

às indicações da *fantasia*, e para a qual tinham o seu instrumento: o *quadranti da legno* do florentino companheiro de Vasco da Gama.

Melhor que qualquer especulativa, estes assertos triviais da história marítima conduzem a algumas conclusões simples, quanto aos progressos da navegação, que fatal e lògicamente derivam dos objectivos e ambientes a que obedecem. Assim:

1.º — Quando a precariedade dos objectivos não exige mais que o trabalho pelos litorais, òbviamente a navegação é de cabotagem.

2.º — Quando necessidades imperiosas alargam os objectivos, para abranger mais espaço em menos tempo, impõe-se correr longe da vista costeira, por rumo e distância, com instrumental adequado: agulha, barca, carta e episódica observação dos astros.

3.º — Finalmente, quando exigências económicas ou políticas forçaram à navegação ao largo, quando se compreendeu que a deriva, o vento contrário, a corrente desconhecida, a própria instabilidade do navio e seu motor-vela, atraiçoavam perigosamente o cômputo da distância e do rumo, iludindo pelos abatimentos a confiança nas estimativas, a astronáutica tornou-se imperativa. Uma vasta teorização vinda da fundura dos séculos pela especulação levantina e brilhantemente continuada pelos séculos XIII, XIV e XV, nessa forja luminosa do triângulo Itália-Baleares-Toledo, fora adaptada para uso corrente.

Visto o panorama por este prisma, que é o da realidade histórica, poderemos esquemàticamente compreender a história da navegação portuguesa em três grandes fases inconfundíveis de cronologia e de técnica.

Toda a navegação lusitana quatrocentista, salvo tentativas episódicas que o cânon científico não permite

generalizar, — e Fontoura da Costa com razão considera a *adolescência* da navegação portuguesa — é *Marinharia*. É neste período que avulta a capacidade náutica dos mareantes portugueses, predominantemente algarvios, «mouros ou descendentes de mouros», como justamente foram classificados (2). No seu ataque à Catalunha e à Galicia, Almanzor recrutara de preferência navios e marinheiros algarvios (3). Conhecedores dos mares que navegavam, dos ventos, das correntes, da feição e velocidade dos seus tipos de embarcação, dotados dum instinto hereditàriamente imanente na subconsciência, foram os marinheiros portugueses os criadores da sua profissão. Se os estudos científicos eram apanágio dos sábios que folheavam nas suas academias os sagrados papiros, o mareante que conduz o seu navio, tantas vezes em mares ameaçadores, não necessitava de ser um sábio. A sua ciência fizera-a toda no mar. Encanecidos na contemplação dos céus, tostados pela agressão dos ventos, treinados contra o furor das ondas, pilotos e mareantes portugueses, filhos em geral de outros mareantes e pilotos, vivendo de tradições marítimas tornadas herança familiar, foram eles e só eles os agentes da evolução que levou às grandes navegações e orientou as grandes descobertas. «*Foram os pilotos os verdadeiros navegadores, suprindo elementos que faltavam e que a ciência lhes negava, com a própria observação, e assegurando nas longas viagens, com relativa aproximação, a sua posição no mar, como se tivessem meios de determinar a latitude*» (4).

Não discutiremos, nem é da nossa competência, a perfeição dos métodos, mas apenas a antiguidade cronológica do seu uso. Não cabem no sentido deste estudo minúcias de técnica, e desta só nos interessa o indispensável para esclarecimento dos nossos conceitos de história.

É a esse período que atribuímos a intensificação do movimento marítimo maometano e cristão nos percursos demorados do Atlântico Sul, até ao Bojador por demais conhecido. Não esqueçamos que os mercados costeiros da Guiné existiam e não ficavam desertos. Com o nosso Afonso IV, esses percursos deixaram naturalmente de ser costeiros, acabando no achamento das Canárias e dos Arquipélagos atlânticos, possìvelmente enxergados pelo maometano. Citaremos de passagem a lendária façanha dos chamados *Magrurinos* (*Al Mugazzarûna*, aventureiros) que dizem tiveram uma rua na velha Lisboa islamita. A devassa oceânica, na vigência do cristianismo, foi obra efectuada sob a égide dos reis portugueses, os primeiros e grandes armadores históricos da nação, com chusmas mistas de Portugueses, Genoveses, neoconversos do Islam de Israel, de quem os locais recebem a primeira toponímia, registada nos portulanos trescentistas.

No período de quatrocentos a navegação foi ainda na sua maior parte costeira. Quando se alargou do litoral, fê-lo pela estima. Os contratempos do regresso foram obviados pelo recurso a navios lestos, manobráveis, chegados ao vento pela disposição do velame, tal como a caravela, evolucionada e adaptada do *carib* muçulmano, ou tomando pelo largo a brisa de feição prèviamente conhecida em acasos ou tentativas precedentes. A navegação chamada astronómica, teòricamente preexistente, informada pela astronomia náutica das escolas arabigo-judaicas, não seria ainda rotina usual nem estaria experimentada de forma a garantir o êxito notável que obtém no século seguinte com os homens do mar, uns e outros conhecidos da história, de el-rei D. João II.

Em águas atlânticas, essa navegação astronómica é pois obra de mareantes portugueses do século XVI. Se houve tentativas anteriores, que não são de rejeitar, dada a vulgarização do astrolábio ou do quadrante, se houve a bordo deste ou daquele navio, por este ou aquele piloto mais hábil ou mais curioso, algum ensaio de determinação da altura, os documentos são mudos a esse respeito e por isso as conjecturas carecidas de apoio histórico.

Tais foram os elementos, experimentados e progressivamente aperfeiçoados, com que a dinastia de Avis resplandeceu na sua era de quatrocentos. Foi de facto caracterizada pelo espírito da Ordem de Cristo que movia o seu *Regedor*, o Infante chamado por isso *o Navegador*, porque monopolizou a navegação atlântica, dirigindo-a do seu pousio em terra, com os recursos da sua Ordem, e porque o fez com tenacidade e abnegação— instruído quanto aos objectivos económicos e políticos e sobretudo quanto aos factores geográficos, por outro príncipe ilustre da mesma ínclita Geração.

Esses objectivos aparecem, quanto à sua génese, determinados por grandes forças silenciosas mas impulsivas, a saber:

1.º — A consolidação da independência política pelo aprovisionamento económico, de uma nação duramente atingida na sua estabilidade e sua riqueza, pelas controvérsias medievais.

2.º — A luta pela hegemonia social, mais ou menos generalizada na Europa coeva, preparatória do surto do Renascimento, entre a nobreza com as suas prerrogativas e seus preceitos de Cavalaria medieval e a burguesia nascente com a sua ambição de uma melhor distribuição de poderio e riqueza.

3.º — Os imperativos de uma Ordem Militar e Religiosa, inspirados nesses mesmos ideais de Cavalaria e obrigada pelo regimento ao combate pela expansão da Fé: a Ordem de Cristo, com o Infante D. Henrique por seu Governador e Regedor de nomeação régia ([5]), e ainda Administrador discricionário dos seus bens, por concessão pontifícia ([6]).

Tratava-se, pois, de um imperativo nacional, somatório de exigências colectivas operando no subconsciente da Nação.

Uma história genética dos Descobrimentos portugueses deveria apoiar-se de preferência no exame discriminado de fontes documentárias, após a rigorosa comprovação da sua autenticidade. Mas, ante a deplorável carência, até ao presente, da diplomática referente, essa história tem-se apoiado quase exclusivamente nas Crónicas. E basta este singelo pormenor, para nos acautelarmos contra o fraco coeficiente de veracidade em que assentam as ilações. Dessa falência nasceu o recurso às conjecturas fantasiadas, quando não às lendas mais extravagantes.

Por isso, a primeira pergunta que um historiador, cioso da sua responsabilidade, haverá de dirigir à sua própria consciência, é se de facto são inteiramente digsos de fé os Cronistas contemporâneos ou não dos acontecimentos que narram, visto que só o recurso às Crónicas lhe resta para o tecer de análises e sínteses com que pretende edificar a sua história. Serviriam as Crónicas, a despeito dos seus *déficits*, de fontes de informação, se fossem concordes em seus pormenores, de forma a que, por acumulação de elementos de propedêutica, se alcançasse um diagnóstico de forte probabilidade. Tais são, porém, e tantas, as contradições, as incertezas, as omissões e até as inventivas, que muito precário se torna

o seu valor testemunhal, para um julgamento equilibrado. A concordância de pormenores em obras sucessivas mais não diz do que se terem copiado uns aos outros os Cronistas.

É forçoso concluir, daí, pelo nenhum valor das Crónicas como fontes de informação? Antes de responder a este quesito confrangedor, importa devassar a vida dos Cronistas e seu mérito ou demérito relativos. Porventura no emaranhado dos pormenores biográficos se alcançasse a valorização da sua narrativa. Antes de procedermos à análise dessas narrativas, importa pois tentar a psicanálise dos narradores.

Há um século perguntava Droysen: *Há uma verdade histórica sem exactidão objectiva? Ou estarão na razão os que vêem na história uma fábula convencional?*» Havemos de confessar que, nos termos do dilema, a história dos Descobrimentos portugueses, tal como ela tem sido por vezes conduzida, não foi isenta de fábulas convencionais (7).

Certo é, porém, que, por mais compacta que fosse a massa documentária, nunca poderíamos prescindir da psicanálise das personagens e da cadeia das suas reacções ante o ambiente em que se moveram e que foi, em certa proporção, o mandatário dos seus actos. O ser isolado só pode ser compreendido no seu relativismo com a comunidade em que vive e no *devenir* dos seus contemporâneos, sendo ele próprio uma expressão desse *devenir*.

Em História, só é verdadeiramente grande o escritor que, através de investigações peneiradas e fidedignas, começa por esboçar o cenário em que os factos ocorreram, com a paleta dos seus cambiantes todos, as motivações que deflagraram em acontecimentos, e só depois, quando tropeça com determinadas figuras, as levanta do chão onde jaziam inexpressivas, sacode-as da poeira do

tempo, descerra-lhes os lábios frios, e, tendo compreendido o que foram ou valeram, as coloca de pé desanquilozando os seus movimentos; e vestindo-as com as roupagens da sua época, as força a andar e gesticular, para que, nas páginas do livro, tornem possìvelmente a ser o que foram, a viver, a pensar, como outrora viveram e pensaram entre os homens e as coisas do seu tempo.

Devemos confessar que, no nosso exaustivo folhear de crónicas e narrativas, em matéria de tal jaez, só uma figura se impôs ao nosso respeito, e essa foi, por coincidência notável, a do «patriarca da História de Portugal», o medieval Fernão Lopes. Medieval mas eterno nos seus conceitos e nos seus processos, a primeira das suas grandes qualidades foi a simplicidade desataviada com que se concentra no *facto*. Desta simplicidade deriva, naturalmente, a sua segunda e grande qualidade: a objectividade, o realismo, já apontados em termos exactos por dois dos seus melhores críticos (8) (9). Despido de motivação filosófica, não podendo ainda encarar a narrativa histórica como uma torrente de reacções psíquicas do indivíduo sobre os aspectos bio-sociais do ambiente — porque tudo isto é de construção moderna, post-cartesiana — Fernão Lopes obedece contudo à sugestão do condicionalismo humano e social, o que torna quase *renascente* esse escritor medieval, notável no tracejamento realista das suas figurações. Tais processos não se encontram fàcilmente naqueles Cronistas que manobram os telescópios da sua visão histórica seguindo sempre a órbita de um mesmo astro. Na distinção do que é essencial e permanente e do que é acidental, em Fernão Lopes, ao contrário de Azurara, achamos que o essencial é o conflito e o acidental os actores, essencial é o sentido da figuração e acidental a personalidade dos figurantes. O leitor é agradàvelmente convencido pela

probidade do narrador ao repudiar, no seu semi-irónico dizer: «*esta mundanal afeição que faz desviar da direita estrada e correr por semideiros escusos*». Porque nesta matéria da história dos Descobrimentos, outra coisa se não tem feito senão seguir por semideiros escusos, sob o impulso de mundanais afeições... Certo por estas qualidades e considerando o vulto agigantado do seu antecessor, confessa Azurara: «*Uma notável pessoa que chamavam Fernam Lopes, homem de comunal ciência e grande autoridade*».

Tendo presidido até 1450, pelo menos, à anotação dos fastos nacionais, porque lhe não mereceu substancial referência a empresa dos Descobrimentos, que parece magnìficamente decorriam no prazo da sua actividade de Cronista-mor do Reino? Porque passaram a constituir a especialidade do seu sucessor, dedicado de corpo e alma às façanhas de Ceuta e da Guiné?

Importa, pois, acima de tudo, estudar a personalidade do autor da famosa *Crónica dos Feitos da Guiné*, o monumento histórico em que se alicerçou, a partir de 1837, a nossa historiografia marítima. Era Gomes Eanes de Azurara um Cronista na real e honesta acepção do vocábulo?

O processo da vida e obra de Gomes Eanes está exaustivamente feito pelos seus melhores biógrafos. São de Mateus Pisano, que nele se inspirou, as referências à sua cultura tardiamente iniciada. Filho de cónego e barregã desconhecida, não lhe consentiram os baldões da infância fundos conhecimentos literários. Mas à falta de tal predicado, nota-se que a sua mesma condição de bastardo de clérigo o forçaria a reagir contra esse natural complexo pelos dois únicos caminhos que encontrou abertos: o da cultura atabalhoada e o do enriquecimento de certo modo desprovido de escrúpulos. Nascera e cres-

cera assim, impondo-se forçadamente ao seu tempo, um arrivista aperfeiçoado.

Usando de longanimidade, atribui-lhe o académico Esteves Pereira cultura notável. E todavia, esse *hóspede em literatura*, como acertadamente o classifica Herculano ([10]), outra coisa não fazia que «*filosofar trivialidades, ostentar alegações retóricas, erudições suadas para ele e impertinentes para o leitor*».

O entusiasmo de Santarém fora até atribuir ao Cronista profunda ciência cosmográfica e náutica. Mas seria difícil explicar como este cronista, encarecendo a obra marítima do príncipe a quem servia, não tivesse uma palavra para a característica de navegabilidade dos seus navios, os mares que singravam, as rotas que escolhiam, a arte marinheira que faziam progredir. Como rumavam as caravelas ante os ventos ponteiros da torna-viagem? Com que meios se afastavam para o largo e como determinavam a posição? A estas incertezas do que por certo constituiria a primeira preocupação de qualquer nauta ou cosmógrafo, responde a sua crónica apenas com citas de literatura religiosa. Tem pois razão Duarte Leite em concluir que: «*a contribuição náutica da obra é nula, a corográfica da costa africana lamentàvelmente deficiente e a geográfica de pobreza franciscana*».

Seria coisa de pequena monta o plágio de factos e ideias alheias na obra de Azurara, se mais gravemente não depusesse contra o seu carácter, a sua desmedida ambição de riqueza, revelada em três factos que já com estranheza assinala o insuspeito Edgar Prestage: a falsificação de um registo com prejuízo de terceiros, a detenção de um legado no caso das missas da Madalena, e a avultada herança de uma Maria Eanes, de quem era testamenteiro. Esta sua carência de probidade parece reforçada pela sua incompetência de funcionário e jus-

tifica a classificação de «bárbara» dada por Prestage à destruição de documentos de valor, só porque o monarca lhe ordenara uma escolha ([11]). «*Inconsciente do mal que praticou*», exclama severamente Prestage.

Não pode ser acusado de exagero o insuspeito e exacto Sousa Viterbo quando escreve: «*Que Gomes Eanes de Azurara não passou rude vida de privações e que foi um mimoso da fortuna ocupando cargos elevados e rendosos, honrarias e benesses, é um facto iniludível. Não negaremos que Gomes Eanes foi ambicioso de fortuna. Era mesmo um videiro, como teremos ocasião de provar*» ([12]). Mais incisivamente o define o também insuspeito Abade Correia da Serra: «*Azurara foi daquelas pessoas para quem o respeito do dinheiro é o principal de todos os respeitos*».

Em seguida à tragédia da Alfarrobeira, Azurara amesenda-se na Torre do Tombo e três anos depois substitui Fernão Lopes ainda na plena posse das suas faculdades, mas da particular estima de D. Pedro.

Não se ocuparam os historiadores modernos em pintar, com as cores vivas do seu talento, o ambiente consecutivo a esse trágico desfecho da Alfarrobeira, em que se riscaram do rol da nação, pelo ostracismo, os partidarios do Infante D. Pedro. É neste ambiente, entrevisto nas crónicas coevas, que se situa o êxito do novo Cronista-mor do Reino. Sobre a sua cabeça chovem do alto largas benfeitorias. Começa por morar no Paço, recebendo a doação de uma casa e mais 12 reais de tença, mercê — diz o Abade Correia da Serra — «*assaz extraordinária*» para a época. Aparece feito Comendador da Ordem de Cristo, presenteado com as rendosas comendas de Alcains e do Ulmeiro e mais, a ainda mais rendosa do Pinheiro Grande. Admira-se Prestage que, exigindo-se para os cargos da Ordem de Cristo, títulos de nobreza e alta Cavalaria, apareça feito Comendador um bastardo de plebeia, sem nenhuns serviços prestados à mesma Ordem. Mas fora incumbido, como confessa, de escrever um panegírico, e dessa honrosa incumbência se desempenha com o afã de quem procura saldar uma grande dívida: «*Mandastes amym Gomez Eanes de Zurara, vosso criado e fectura, per vossa mercee cavaleiro e comendador da ordem de Xpo, cujas migalhas me criaram e cujos beneficios me alevantaram do poo em que nasci, que fizesse este livro, com grande rezom me parece que em agradecimento faça dele fim*» ([13]).

Assim nasceu a famosa *Crónica dos Feitos da Guiné*, sobre notas históricas dum Afonso de Cerveira. «*Também seria ingratidão* — remata compreensivo Esteves Pereira — *que se não mostrasse reconhecido aos benefícios que a cornucópia real despejava sobre a sua cabeça*».

Por isso, colocado o historiador em face desta narrativa, impõe-se-lhe o dever de apurar até que ponto foi o seu autor «imparcial e por isso digno de crédito», como exige Bernheim ([14]). Azurara não foi decerto imparcial, e por isso a sua *Crónica da Guiné* merecerá ao cânon científico valor testemunhal precário.

A importância que Ruy de Pina alcança no reinado do *Perfeito*, que o escolhe para difíceis missões diplomáticas como a do Tratado de Tordesilhas, depõe sobre o seu mérito. Essa importância mantém-se e até supera no reinado de D. Manuel. Pina servir-se-ia de elementos deixados por Fernão Lopes, e talvez por isso, Herculano, cáustico mas sempre honesto, se refere com desdém ao «*pobre corvo de D. João II a adornar-se com as brilhantes penas de pavão do Homero de D. João I*».

Não poderíamos exigir que em tempos de transição, cronistas de *criaçam e fectura* narrassem com imparcialidade os factos. Pina escreveu como escreveria Azurara.

Mas Pina tinha outra cultura, outra feição moral e escrevia para época diferente. Assim lhe ficámos devendo páginas proveitosas, floreadas embora com aquele seu «*estylo falsete que, polos muytos adjectivos e epithetos, he muyto afeitado*» — no dizer do nosso subtil e mordente Damião de Góis.

Atribui-se-lhe ter recebido de Afonso de Albuquerque um presente de jóias e pedras finas para encarecer as suas façanhas no Oriente. E indigna-se o puro Herculano contra o que considera pequenez de espírito do Conquistador de Goa. Mas ao tempo em que Pina compunha a sua crónica, Albuquerque não era na história a grande figura que se tornou. Muito pelo contrário, uma criatura detestada, caluniada e perseguida. Psicólogo subtil, Albuquerque adoptara a norma de que: «*A principal coisa em que se neste mundo conhecem os homens é conhecerem os tempos e andarem com eles*». Albuquerque conhecia os homens e devia conhecer os cronistas...

A interessante narrativa de Diogo Gomes foi fundamentalmente prejudicada por saber-se que não foi do seu punho nem mesmo do seu ditado, mas da mente do Behaim, sobre cuja probidade se levantam justificadas dúvidas. E admitindo-se mesmo que os factos pudessem ser exactos, o seu valor testemunhal depende inegàvelmente dessa probidade.

Alvise de Cà Da Mosto era um patrício veneziano da melhor estirpe, e seu pai Giovanni Da Mosto, proveditor em Verona, cedo regressara a S. Marcos, onde o seu palacete se ostenta, maltratado pelo curso dos séculos, na margem do Canal Grande. Ali o vimos, ao Rialto, e sorrimo-nos da ingénua legenda onde a exagerada admiração dos seus compatriotas mandou escrever estes falaciosos dizeres: «*Mostrò ai Portoghesi la vie delle Indie*».

Nascido em 1432, bem cedo Da Mosto se apaixonara pela vida marítima e aos 14 anos já navegara pelo Jónio e o Egeu, e prestara provas de besteiro no Arsenal, embarcando como tal numa galé para Alexandria, na frota de Alvise Contarini, patrício como ele. Sempre como besteiro nobre, embarcou depois para a Flandres na frota de Stefano Trevisan. As frotas venezianas da Flandres e do Tamisa iam armadas, porque sabiam de experiência as ciladas do caminho, dos corsários biscainhos ou normandos. Stefano Trevisan tinha conhecimentos em Lisboa e não está excluída a hipótese de ser o mesmo Stefano Trevisan que servira mais de uma vez o nosso Infante D. Pedro. Da Mosto aparece-nos depois ao serviço de Andrea Barbarigo, um dos grandes armadores da Laguna que mantinham permuta com o Ocidente, velejando pelo Adriático até às águas da Mancha. Da Mosto já correra repetidamente pelo Mediterrâneo, «*de levante a ponente*», e não era um hóspede nas águas atlânticas. Era um veneziano dotado daquele senso agudo de navegação e exotismo que fazia a grandeza indisputada da Senhoria, aliado à cultura geográfica quase inata nas Repúblicas Italianas da meia-idade, sem que todavia o possamos considerar um cosmógrafo ou nauta, como se pretende.

Foi assim que Da Mosto, com 22 anos, embarcou na frota de Marco Zeno, rumo à Flandres. «*Avea determinato de tomare in Fiandra, dove un'altra volta era stato, e questo afine de guadagnare*» ([15]), escreve do seu punho. Não era a primeira vez que frotas italianas, caminho ao Atlântico Norte, faziam escala pelos nossos portos. Nem seria a primeira vez que Da Mosto tomasse contacto com gente portuguesa.

Os ventos ponteiros forçaram Zeno a buscar abrigo

no pontal da Atalaia, que Da Mosto designa genèricamente por *Capo di San Vicenzo*». Estamos em Agosto e sopram os noroestes na costa portuguesa, e a frota devia ter-se demorado à espera da feição, em contacto com a população ribeirinha de Lagos. D. Henrique descansava na sua Quinta da Raposeira a que precisamente Da Mosto se refere. Não se achava em Sagres, onde ainda não tinha habitação, pois a Vila que mandara construir não estava acabada nesse ano da graça de 1454.

A minuciosa narrativa de Alvise da Cà Da Mosto está, nesse ponto, de acordo com as crónicas portuguesas.

Em 1448 estavam pràticamente interrompidas as navegações da Guiné. O Reino começava de debater-se na crise da Regência. D. Henrique não tinha poiso certo e passava temporadas na Covilhã e em Tomar. A sua actividade dividia-se por múltiplos empreendimentos. A notícia que lhe deram de ali, junto à sua *Raposeira*, ter fundeado uma armada, de gente cujo valor conhecia, dar-lhe-ia a ideia de aproveitar esse ensejo. Antão Gonçalves, seu escudeiro, — «*suo secretario*», como diz Da Mosto, — foi mandado avistar-se com os venezianos. Acompanhava-o um Patrizio di Conti, «*il quale si decia veneziano e console de la nostra nazione*», que mostrou os seus papéis para se abonar, e serviu de introdutor ou intérprete perante o categorizado comodoro da frota. Para tentarem o interesse dos viajantes, levavam amostras de mercadorias — açúcar, sangue de drago — e falariam de ouros, especiarias, escravos, o suficiente para aliciar qualquer veneziano, quanto mais, entendedores do seu comércio. Contaram maravilhas das novas terras descobertas. «*Perche di un soldo ne facevano sette e diece*». Nem Zeno nem nenhum dos outros se deixou tentar. A empresa era aventurosa demais para quem seguia há anos uma rotina fácil e lucrativa. Mas

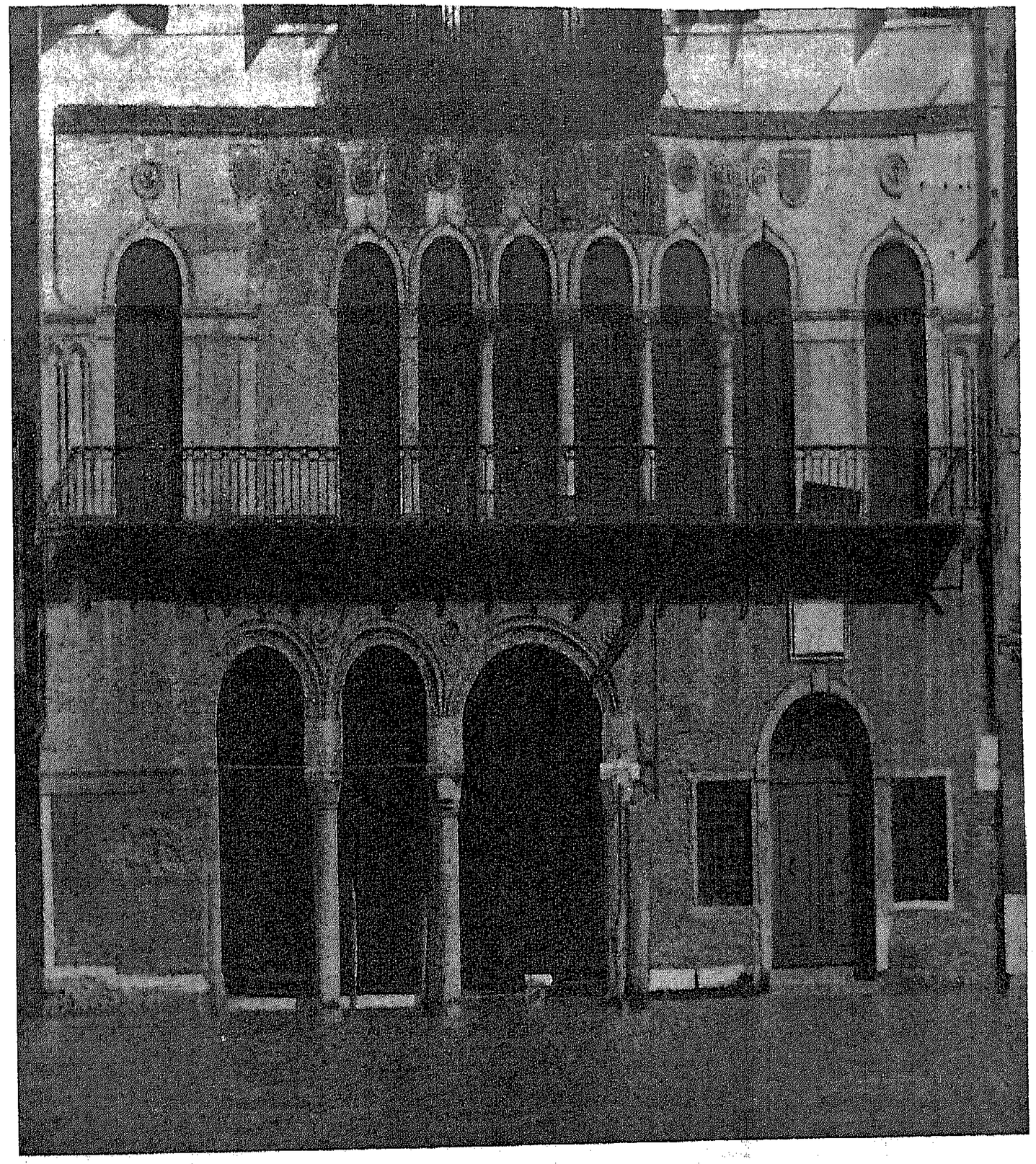
a Da Mosto excitava-o exactamente esse lance de aventura. «*E circa questo dissero tante e tante cose che me fecero fra gli altri assai maravigliare*». Aos 22 anos de idade, com os dotes que o valorizavam, não era pessoa para continuar morrinhento «*a levante e a ponente*», fazendo a fortuna dos vários Barbarigos da Laguna. Isso seria bom ofício para a *popolaglia* tostada das ruelas de Torciolo ou Murano ou raro filho-família endividado de mercadores do Rialto. Mas acrescia outra circunstância de peso: quando regressara das suas primeiras viagens, Da Mosto encontrara os negócios da família muito embaraçados ([10]). Giovanni Da Mosto, seu pai, não fora um modelo de austeridade. Ele, Alvise da Cà da Mosto, metera-se a estas andanças marítimas para regularizar a sua vida: «*A fine de guadagnare, perche tutto il pensier mio era de esercitare la mia gioventù, travagliando per ogni via possibile*». Tudo isto animou-o a perguntar ao Conti se era livre a concorrência. «*Se l'prefato signor lasceria cadauno che vi volesse navigare*». Entrou em contacto com o Infante D. Henrique e aceitou as suas propostas, da grande figura do século que, pelos resultados da empresa, começava de fixar a atenção dos interessados. As condições foram patentes. Se o navio fosse do veneziano, daria um quarto dos lucros ao Infante — que tinha o monopólio da navegação da Guiné — ficando os três quartos para o mareante. Mas se fosse o Infante o armador, a percentagem do contrato era *fifty-fifty*, metade a cada um.

Em todos os sentidos, contratar com um príncipe de tal jerarquia com lucros tão prometedores, em carreiras marítimas que havia anos os Portugueses exploravam, era negócio de tentar, de preferência a gemer sob as imposições rapaces dos Barbarigos e dos Zenos. Agarrou e partiu. Não é lícito, pois, escrever-se como

entre nós se usa, que Da Mosto estivesse «ao serviço do Infante», muito menos para prosseguir nos *Descobrimentos da Guiné* — e menos ainda como *cosmógrafo* ou coisa parecida. As suas ligações com o príncipe eram apenas de uma parte contratante — um associado e não um servidor estipendiado. Muito embora não fosse achado o mapa atribuído a Da Mosto ou admitindo-se mesmo que não tivesse existido, parece certo que o último planisfério de Fra Mauro, como o de Gracioso de Benicasa, sejam já reflexo imediato das suas viagens. Benicasa fora frequentemente de Ancona a Veneza ao tempo em que Da Mosto escrevia as suas viagens.

Terminadas estas, Da Mosto ficou algum tempo em Portugal, supõe-se que em Lagos, «*sempre il suo centro d'affari*», como era natural. Ignora-se como gastou os 8 anos aqui passados, mas possìvelmente na exploração do comércio sobre o qual pusera a mão, só ou associado aos numerosos compatriotas que enxameavam nas praças do Algarve, Lisboa e Porto. Em 1464 regressa à pátria, casa com Elisabetta Verner e desenvolve comércio por grosso com o Ocidente. Vê-se que os oito anos de Portugal lhe tinham levantado as finanças. O seu comércio faz-se agora com as Canárias e o Marrocos atlântico por um lado, a Flandres e a Inglaterra por outro, e disso há notícia documentada até 1478 ([17]).

Da Mosto aparece por vezes acusado de deliberada má-fé. Não interessa ao nosso estudo abocanhar a boa-fé do veneziano numa narrativa que se afigura sincera e tem o mérito de não ser tendenciosa. É necessário reflectir-se que a narrativa é a primeira, tão minuciosa, das navegações atlânticas. Da Mosto viu pelos seus olhos, que não contemplavam as águas atlânticas pela primeira vez. Anotou o que viu como num diário de bordo. Por isso, de todos os relatos referentes aos mares da Guiné,



Palácio Da Mosto no Canal Grande. Vê-se à direita a lápida referida

o seu desperta o mais alto interesse, a despeito de algumas falhas desculpáveis e compensadas pela sua probidade. «*Cosiccome nei miei memoriali di tempo in tempo le ho notate* — sublinha — *cosi con la penna andarte transcrivendo acciòche quelli che dappoi di me avrano a venire possano intender qual sia stato l'animo mio a cercale in diversi e nuovi luoghi*». E remata, para que se não duvide da sua intenção: «*E se per me non saranno cosi ordinatamente scritte, come la materia richiede, al meno non mancherò d'integra verità in ogni parte*».

Sem discutirmos o alto valor de Pacheco como cosmógrafo e roteirista, porventura o maior da história náutica portuguesa, tão inteira não é a nossa confiança num Pacheco historiador, que o não foi. Dividida a sua gloriosa actividade entre a arte náutica e a façanha militar — o *Esmeraldo* e o Passo do Cambalão — as suas incidentais citas pouco documentam.

Barros, homem do pleno meado do século XVI, é um cronista manuelino e, mais do que isso, um cronista da índia. Os seus primeiros três *livros* da *Ásia* são apenas um desataviado preâmbulo às respectivas *Décadas*. Estilista de bom quilate, de grande cultura humanista, a sua mesma confissão referida a Azurara: «*de cuja escritura nós tomamos quase todo o processo do descobrimento da Guiné*», revela que escreveu em terceira mão. Desconhecedor da primeira e bastante desconfiado da segunda, confessa João de Barros que Azurara apenas lhe deixara «*coisas derramadas por papéis rotos e fora da ordem que ele Gomez Eanes levou no processo deste descobrimento*».

De Góis, apenas diremos que o novo Cronista-mor

fora dotado de elevada cultura e humanismo civilizado, escritor, diplomata, pensador e artista, grande homem do seu século e da Europa. Mais distanciado que Barros dos homens, dos factos e dos ambientes trescentistas, que alargavam pelo século XV, o escritor ribatejano pode e deve ser ouvido e seguido na profundeza dos seus conceitos e na exactidão da sua crítica, mas de modo algum como fonte construtiva duma estrutura histórica, no tocante à gesta dos Descobrimentos portugueses. E os que dele se socorrem e o citam, fazem-no sobretudo para se abonarem com a autoridade e o prestígio do seu nome.

Por mais extraordinário que pareça, Gaspar Dias de Landim, escritor do fim do século XVI, é todavia a melhor fonte de que nos socorremos para esclarecer certos capítulos da vida e feitos do Infante D. Pedro. Através da sua prosa entrevêem-se cenários e atitudes sob uma luz crua, que falta à crítica comedida de Ruy de Pina ou Duarte Nunes de Leão. Nota-se o empenho do escriba em se enfeudar à versão dos Braganças. Todos os apodos do escritor são para o Povo, apelidado de baixo, vil e atrevido, com cujo contacto, em seu entender, um filho de reis se rebaixou e perdeu. E assim, talvez sem querer, Gaspar Dias de Landim deixou bem anotado um dos motivos històricamente verdadeiros da acção e da perdição de D. Pedro. De resto, a sua narrativa segue de perto as anotações de Ruy de Pina, apenas matizadas da sua servil parcialidade.

E assim, ante tamanha indigência de elementos informativos dignos de confiança, fica a nossa crítica reduzida a escritores distanciados dos acontecimentos, que se limitaram a reproduzir, em estilo mais ou menos floreado, o que encontraram já divulgado. Falecendo-lhes

a observação directa dos factos e a contemporaneidade dos acontecimentos, as suas narrativas são reflexos de imagens colhidas em espelhos antiquados, aos quais apenas se esforçaram por dar um brilho novo.

Era natural que à mentalidade da época escapassem as grandes motivações económicas como determinantes silenciosos do movimento das navegações e consequentes descobertas. O historiador quinhentista, impossibilitado de utilizar a peneira duma hermenêutica que não estava ainda ao seu alcance, era apenas um narrador impressionista que buscava nos acontecimentos do passado, mal aquilatados e pior comprovados, motivos para exaltação ou condenação. Para tanto, limitava-se à consulta dos antecessores, dos que faziam autoridade pelo prestígio dos seus nomes e dos seus cargos, e não pela maior exactidão dos seus relatos. Tais historiadores foram, pois, produtores em segunda e terceira mão, não poucas vezes deformando ao sabor do seu interesse imediato a precária veracidade dos factos.

Isto escrevemos em matéria que respeita às chamadas fontes narrativas. Que dizer das criações lendárias que em nenhuma fonte assentam e todavia penetram por endosmose na estrutura da história nacional?

«*Os clássicos* — rematava Herculano com pèssimismo atroz — *são respeitáveis como mestres da língua mas como testemunhas de um facto que se diz ter acontecido antes que eles escrevessem de nada servem. A qualidade de clássicos não exclui a de crédulos e nem sequer a de inventores de patranhas*» ([18]).

Alguns espíritos de eleição deploram tais processos. «*Uma intenção apologética e o escrúpulo de exactidão histórica difìcilmente se harmonizam* — ensina um douto espírito de professor e académico que é hoje um príncipe da Igreja. *Ora a história como se concebe, a história*

científica, como qualquer ciência é desinteressada: não tem outro fim intrínseco senão a verdade, a exactidão histórica.» ([19]).

Conceitos lapidares. Tem-se procurado sempre entre nós, em matéria de história, a verdade e a exactidão? Não pode decerto ser melhor a nossa história marítima, toda ela fundamentada em escritos legados por *«aduladores retribuídos a que chamaram cronistas»* ([20]).

A existência duma massa substancial de diplomas em arquivos públicos ou privados, capaz de esclarecer pontos ainda obscuros da história das descobertas marítimas portuguesas, é admitida por investigadores nacionais e estrangeiros. Porque jazem inviolados e inúteis? Talvez para dar razão a Fernão Lopes, nestes seus irónicos mas sugestivos dizeres:

«São algumas cousas calladas nas historias nom sabemos por qual rezom, que muytos que as leem desejam de saber; outras, cerca de mudas, nom falam como devem aquilo de que homem queria ser certo».

DO ARABISMO PIONEIRO

A noção do *Jihâd* é velha como as mais velhas civilizações e as guerras de conquista geográfica foram sempre atribuídas aos altos desígnios duma Divindade que as favorecia. Mas o que excitava às invasões era sem dúvida o apetite dos bens terrestres, orientado pela ambição política dos povos ou seus soberanos.

O Islam nascera na penúria do deserto e à sua volta abriam-se campos frutíferos: a sueste a Índia, a oeste o Egipto, a Mauritânia e a Espanha, ao norte a Síria, Bizâncio e a Europa Meridional. Trazido pelo ímpeto da conquista ao litoral do Mediterrâneo, o Beduíno contemplara o espectáculo que se lhe oferecia: o Mar banhando as velhas cidades gregas e fenícias e os portos do Egipto dando-se à sua ambição expansionista. E as hostes do Profeta sentiram a necessidade, nesse Mar, da sua velha arma de transporte e permuta: a Marinha.

Não interessa ao sentido deste estudo enumerar as navegações que, no decurso dos séculos, afrontaram no Mediterrâneo os reinos cristãos aos hispano-árabes. À definição do nosso problema histórico interessam apenas as conclusões que elas permitam. O antagonismo sectário, hereditàriamente vincado na corrente sanguínea dos modernos povos peninsulares da Europa, têm obstado a

uma exacta compreensão, da parte de alguns dos seus historiógrafos, da imensurável influência civilizadora do Islam em matéria de cultura cosmográfica. E todavia, ninguém ignora que por longos séculos dominaram os Árabes, indisputadamente, litorais e mares ibéricos, navegando e comerciando, e, no dizer dum historiador reputado: «*dimostrandosi a volte, piu umane ed intelligenti dei cristiani*». A plasticidade que torna o espírito eminentemente adaptável a novas emergências é uma característica do nomadismo racial de certos povos do Oriente, a quem nem o clima nem a pobreza de recursos concede o sedentarismo, de resto fracamente imaginativo, dos habitantes da zona temperada.

Narrando o cerco de Damieta em 853, refere um cronista do Islam: «Fizeram-se navios para a guerra e os marinheiros passaram a ser equiparados aos soldados e para o comum dos navios escolheram-se homens experimentados. O serviço do mar impôs-se ao respeito e à consideração, de forma que se tornou uma elevada aspiração o pertencer à Marinha» ([21]).

Data talvez de então o *espírito de cavalaria* nas guarnições do mar, aquele *espírito de cavalaria* que permite que as mesmas se afundem entre vivas entusiásticos. Narra-se ter sido Afonso de Albuquerque, nos mares do Oriente, o grande pioneiro do *espírito de cavalaria* nas Armadas Portuguesas, tocando com a sua espada um marinheiro que heròicamente se portara e armando-o «Cavaleiro do Mar». Esse espírito de cavalaria do mar que na Europa existiu entre os Portugueses, esboçado no Norte entre os Normandos seguidos no seu encalço pelos Britânicos, preexistira nas primitivas orgânicas navais do Islam como estranha força moral ao serviço de Alah. Pertencer à Marinha era título de orgulho, porque significava o sacrifício da vida aos desígnios do Profeta. Para

os que assim morressem em combate reservava a Providência a sua mais alta recompensa: «*O navio que fende as ondas do mar, a chuva que cai das nuvens, a alternativa dos ventos desencadeados entre os céus e a terra, tais são os sinais do poder do Altíssimo. — Os que crêem e bem procedem habitarão jardins floridos onde murmuram os regatos, saborearão frutos sazonados, acharão virgens de olhos negros e alma pura*». (Corão II — 23 — 159).

Era pois com tais testes psicológicos que o Islam organizava pelo *Jihâd* do Mar, a sua hegemonia económica e civilizadora. «E foi assim — escreve Ibn Kaldun — que o Islam, completamente senhor do mar e reduzindo as frotas cristãs ao mínimo, desabou sobre a Cristandade como o leão desaba sobre a sua presa».

Seria ocioso historiar a navegação mediterrânica começando pelos papiros da antiguidade, como a dos Argonautas homéricos guiados pela Ursa ou a dos Fenícios demandando as Colunas de Hércules pela Polar. Nem interessa saber-se que Hiparco fizera já o *ponto* pela conjugação das coordenadas e achara latitudes pela altura da mesma Polar. De resto, antes disso, demandavam os Chins as ilhas da Malásia com os olhos alternando numa agulha e numa estrela, e Árabes e Hindus rumavam para a costa africana pela posição do Cruzeiro. E muito antes disso, por hábito milenário, os indígenas da Papuasia se deslocavam pelos infinitos arquipélagos do seu oceano e regressavam aos seus *attols*, olhos fixos em determinados astros. Tais são os elementos de navegação orientada pela observação do mapa celeste, a madre legítima do que foi depois a náutica astronómica.

Afirmam historiadores, copiando-se disciplinadamente uns aos outros, que a expansão islâmica cortara todo o conúbio entre o Leste e o Oeste sem prèviamente

ajuizarem em que medida tal conúbio preexistisse. Tais conceitos são de ordinário fundados em generalizações perigosas de quem, por indolência mental, foge à discriminação pormenorizada. Nos séculos que precederam essa expansão, o caos em que a Europa mergulhara pela queda do Império Romano e a hegemonia bárbara, cortara cerce o precário intercâmbio que a Grécia estabelecera e Roma explorara. A Europa mediterrânica, comercial e culturalmente abatida, tornara-se um campo desolado, soterrando as melhores criações da sua antiguidade clássica. Por esse tempo o homem médio do Ocidente nenhum contacto ambicionava com as civilizações orientais, apenas fugidia ou fantasiadamente entrevistas mais tarde (século XIII), por peregrinos do tipo Marco Polo ou Giovanni del Piano Carpini. Fora o Islam que, desenterrando os velhos papiros, revelara à posteridade, em versão surpreendente, o nível a que subira essa antiguidade nos domínios filosófico, científico e artístico (*).

Essencialmente comerciantes e calcorreadores, informados por uma ética superior, os Árabes não levantavam barreiras às permutas, antes em seu próprio interesse as favoreciam. Expulsa da Europa católica a Igreja Nestoriana refugiara-se no ambiente acolhedor da tolerância oriental. Desse regime de porta aberta aos bem intencionados, característica da ética islâmica, se valeram os Cruzados, que não obstante a sua etiqueta do combate

(*) «The treasures of the past were eagerly sought out in their obscure hiding-places, and the store-up knowledge of ancient Greece was replaced at the disposal of the world in Arabia, translations of the work of her philosophers, astronomers, doctors, herbalists *et hoc genus omne*. The torch of knowledge was relit and the tast for learning revived in an atmosphere that challenged the long monopoly of professional theologians». H. St. J. B. Philby — *Harun-al-Raschid*. 1933.

pela Fé, iniciaram permutas com o «Inimigo» dessa Fé, fazendo a fortuna de centros como Veneza ou Bizâncio. Intensificaram-se as trocas com os beduínos do Deserto e os Tártaros do Caminho da Seda, aproximando-os da área da distribuição europeia e aprovisionando os mercados pela mão infatigável de judeus ou nestorianos, que reagiam desta forma contra o ódio sectário que os desalojara da pátria. A afirmação vulgarizada de que a hegemonia turca cortara os tratos da cristandade com o Oriente é por demais simplista e eivada de aquele ódio que opunha os fanáticos das duas religiões. Antes e depois da queda de Constantinopla, as relações entre as duas civilizações existiram sempre, embora momentâneamente se atenuassem por vezes. Suez e as zonas desérticas eram infestadas por bandidos beduínos, mas Bizâncio traficara sempre com o Egipto e Veneza e Génova continuavam esse tráfico, por demais lucrativo, a despeito das interdições pontifícias. Conta-se que, quando um Califa fora instigado a exterminar cristãos e judeus do seu império, respondera aos seus fanáticos ulemas: «*Senhores. Ninguém mata a galinha que lhe põe ovos de ouro*» ([22]).

O que barrava, portanto, as vias de comunicação era o ódio ao Islam, de quando as hordas brutais desciam do Norte ao Mediterrâneo fanatizadas, ostensivamente pelo antagonismo da crença, verdadeiramente por ambição de hegemonia e apetite de riquezas. Era a luta implacável entre Normandos, Bizantinos e Árabes, e depois entre Genoveses, Catalães e Franceses, que não consentia o desenvolvimento da navegação, atrasada assim em qualquer dessas nações. «Como seria possível — exclama um historiador — uma nave mercante empreender uma viagem longa em perigo iminente de ser tomada por piratas que não só rapinavam o navio e a carga,

mas levaram as tripulações em escravidão?» ([23]). Luta milenária à volta desse Lago comum, ela impregnou as mentalidades, transmitiu-se por herança e, a despeito da reabilitação das inteligências operada pela Renascença, persistiu aqui e acolá, mais atenuada como nas Repúblicas Italianas ou mais pertinaz como na Península Ibérica, onde ainda surgem, como seus adeptos de rebento mendeliano, alguns já raros escritores.

No ano 35 da Hegira, 655, Muavia-ibn-Sofian, omeida voluntarioso que depois ascendeu ao Califado e nesse ano governava a Síria exigira do Califa a faculdade de construir uma frota. A sua visão política segredara-lhe que na sua marcha das areias medinesas às águas mediterrânicas algo mudara de perspectiva e tudo acabaria numa guerra marítima sem quartel. Para resolver dum golpe o seu problema Muavia planeou a conquista de Bizâncio. E assim nasceu a marinha árabe e assim se iniciou uma luta que até ao século XVI afrontou, ardendo em ódio, cristãos e muçulmanos. Não lhe foram necessários, a Muavia, prodígios de inventiva, porque a Costa Siríaca, hoje em seu domínio, era a mesma donde outrora partiam as gaulas fenícias à conquista dos mares e regorgitavam ainda do borborinho das naves, estaleiros, materiais de construção, depósitos de provisões, mareantes tostados de muitos sóis e de muitos ventos. E da sábia Pérsia chegavam novos técnicos construtores.

Bizâncio descuidara por completo da sua força naval: a sua hegemonia no Mediterrâneo Oriental e no Mar Negro era indisputada. E por isso, quando o Árabe, primeiro na Síria e depois no Egipto, apareceu a disputar-lhe essa hegemonia, o Grego reagiu quase cortando o passo ao Beduíno que surgia, em avalanche, do seu Deserto. Então o Árabe decidiu-se a massacrá-lo em nome

do seu Deus único e invisível porque Bizâncio era ao tempo centro de mariolatria e de muitos oragos.

Mas, essa ofensiva de Muavia espécie de adiantado-mor do Islam adolescente, forçara os Gregos a cuidar do seu material. Data de então a criação do cargo de *Stratega* ou chefe supremo de duas esquadras, comandadas respectivamente por dois *Dungarius* ou comodoros, e o estabelecimento de bases indispensáveis na Panfilia, no Egeu, na Sicília, no Peloponeso. A destruição dessas bases era a forma de o imperialismo muçulmano se precaver contra a renascente e persistente agressividade bizantina.

Navegavam os Árabes, de remota data, do Erytreu ao Pacífico, pelas suas *daws*, com transbordo para *juncos* ou *pangaios*. Mas na Europa, as emergências da luta forçaram à inventiva de novos tipos de embarcação e, acima de tudo, ao apetrechamento das bases — que era o que mais importava ao condomínio islâmico na área privilegiada que ambicionava senhoriar. Nascera assim, logo no século VII da nossa era, I da Hegira, a *Dar-al-Sina'a*, tornada ao depois *Darsena* e *Taracena*, o moderno *Arsenal* — que foi entre nós a *Tercena* de el-rei D. Afonso III.

Foi grande a colheita de elementos náuticos no extenso litoral mediterrânico. E com eles sòlidamente se firmou, em quatro departamentos marítimos, o poderio naval do Islam: a Síria, a Líbia, o Maghreb e por fim a Espanha. Na sua grande província marítima de *Oriens* ergueu-se o temível centro naval de Laodicea, ficando a Tunes a responsabilidade do *Ocidens*. Entre os estaleiros aproveitados, enumeram-se os de Alexandria, Babilónia do Egipto e Tarsus no Mediterrâneo e o de *Clysma* no litoral do Mar Roxo. Na foz do Canal dos Ptolomeus,

Clysma era, de remota data, o entreposto das riquezas do Oriente. Roma preferira utilizá-lo em prejuízo do Golfo Pérsico, porque tinha o Egipto na mão e a Pérsia sempre adversa. Amr-Ibn-El As, governando o Egipto, mandara desobstruir o velho Canal que ligava Babilónia a Clysma e a ele acorriam as barcaças nilóticas dos Judeus de *Massília* (Marselha). Foi a decadência de Clysma que fez o *essor* de *Al-Suays* ou Suez.

O Arsenal de Alexandria, com o seu *Pharos* de archotes alcatroados fora já devastado pelos antigos. Mais luminosos faróis tinham sido no Delta os génios de um Cláudio Ptolomeu ou dum Eratóstenes dos 700 mil volumes. O Califa ordenara a Amr que destruísse a Biblioteca, inútil ante a omnisciência do Corão — mas que reorganizasse o estaleiro.

Em 672, um assalto bizantino desbaratara a nascente frota muçulmana e o Islam reagiu pelo pulso dos Tulunidas: em 876 Ibn-Tulun, governador do Egipto, enviara a seguinte curiosa mensagem a Ibn Aslam seu director das construções navais: «*Sou benquisto do meu povo e só o Mar me falta ao respeito. Põe o teu mais extraordinário esforço numa só coisa: construir navios. Se fores hábil e pronto neste assunto, com a ajuda de Alah poupar-te-ei um grande desgosto*» (24). Mas a sátira que é tão velha como o Mundo, fustigara o Tulunida pela pena acerada de um poeta do tempo (*). Todavia,

(*) Tulun construiu os estaleiros da Rawda
para tratar do seu corpo e também da sua cauda.

Apodrecem seus navios nas águas dum ribeiro.
São montes de madeira. De breu só tem o cheiro.

Não constrói frotas para combate ao Bizantino
Mas apenas para fugir do seu próprio desatino.
... ...

Ibn Aslam não quisera arriscar a cabeça e, a despeito das sátiras, Tulun deixou, pela sua morte, uma frota de 200 navios.

Destruído o arsenal tulunida pelos fatimitas maghrebinos, construíram os Abassidas outro mais amplo e a construção naval intensificou-se por tal forma, que, reza um seu cronista com o sabor próprio da ênfase oriental:

> «Admirava eu ao longo do rio a profusão de navios acabados ou em estaleiro, quando um homem se chegou a mim e perguntou-me: «De que terra sois?» Respondi-lhe que da Cidade Santa do Islam. «Grande cidade — tornou o homem — e Alah vos conserve por muitos anos. Mas os navios que aqui vedes e mais os que largaram para o seu destino, são tantos que, se fossem à vossa cidade, poderiam carregar todos os seus habitantes e as pedras de todos os seus edifícios. E poder-se-ia então dizer: Parece que existiu aqui uma cidade...» (Muqqadasi).

Sobre as ruínas dos estaleiros cartagineses de Tunes, que tinham fabricado as temíveis triremes da Guerra Púnica, erguera-se o maior arsenal muçulmano e dele partia, em 703, Musa-ibn-Nossayr — o mesmo Musa que oito anos mais tarde faria a conquista das Espanhas — a senhorear desta feita a Sicília e a Sardenha. Meio século depois, fundava-se a maior base naval do Islam, em Tarsus, tomada aos Cristãos por Ibn Tai. Cercada por dupla muralha, com o porto fechado por grossa cadeia de ferro, o poderoso baluarte defrontava os «infiéis» com a sua população de foragidos islamizados, ardendo, como todos os neo-conversos, pelo rompimento da guerra santa.

Quando os Bizantinos assaltaram as novas posições

do Islam expansionista, as velhas *dromonas* gregas de motor-remo pouco resistiam à ofensiva da poderosa *ustul* maometana e eram ràpidamente afundadas pelas numerosas *caribs* de pano triangular, acasteladas, manobráveis com todo o vento. E só ficava à frota cristã o recurso de se recolher desbaratada aos seus abrigos. Como ia longe o tempo em que, inexperientes da guerra marítima, desprovidos de unidades apropriadas, os crentes do Islam, chegando aos portos bizantinos, se limitavam a reptar os cristãos para um combate em terra! *(Al-Tabari)*.

Nessa orgânica islamita, clamava por solução o problema do Pessoal do Mar. Calcorreador do seu deserto, embarcadiço no seu pacífico *daw* mercante, ao Muçulmano faltar-lhe-ia o prestígio e o equilíbrio exigidos em múltiplas e variadas fainas marítimas. Mas a clarividência do Califado resolveria os problemas.

A conscrição, que vinha já da orgânica ptolomaica, era a forma do recrutamento, por imposto de sangue. O Estado Muçulmano, como o Grego, requisitava os mancebos às colectividades ou *Pagarquias*, como depois a cristandade o fará aos municípios ou senhores feudais. Eram ainda as *Pagarquias* obrigadas ao abastecimento de géneros ou do numerário. E a remissão do serviço pela taxa era admitida. Desta forma, foram as populações do interior, persas ou antioquianas, transferidas para o litoral e, amestradas na navegação ou na guerra marítima, passaram a guarnecer as bases.

A selecção, tão premente inda em nossos dias, constituiu o primeiro cuidado dessa orgânica admirável. Foram os Israelitas incumbidos do comércio e do abastecimento, e os Cristãos, nunca forçados à conversão, empregados em misteres administrativos, em maior número os Nestorianos, menos intratáveis. Monges coptas,

velhos detentores da ciência greco-egípcia por séculos tornada inútil, desceram dos seus mosteiros sertanejos a instruir o pessoal. Para obviar às deserções, tão numerosas ontem como hoje, eram as *Pagarquias* colectivamente punidas com pesadas multas, e ninguém, homens válidos, mulheres ou crianças, poderia sair do país sem um *passaporte* em regra.

Todo o pessoal da Marinha islâmica se constituíra em dois grupos diferençados: o *Muhajirûn* e o *Mawali*.

O *Muhajirûn* era o combatente por excelência, espécie de besteiro nobre ou fuzileiro naval, responsável pelo êxito militar. A essa classe privilegiada só tinha ingresso o indivíduo de pura estirpe arábica, possìvelmente das tribos *Koraichitas* de Meca ou dos *Ansars* medineses, tendo por chefes os *Sayds* ou «descendentes do Profeta» — honra que não era extensiva nem mesmo aos Árabes do Iemen ou do Hadramout. Foi esta selecção rigorosa que elevou o nível social das guarnições, fortaleceu o moral, tão deficiente nas frotas cristãs de Bizâncio, que se contentavam com arregimentar povos escravizados, apenas exigindo que soubessem remar.

Por seus melhores auxiliares, dispunham os *Muhajirûn* dos *Mawalis*, escolhidos na multidão neo-islamita dos antigos gregos coptas, latinos ou bárbaros, educados e treinados, donde provinham os melhores marinheiros de manobra, dotados daquela inventiva e força de execução que se gera sempre das convicções recentes.

A actividade dos centros construtores aperfeiçoara-se na escolha dos tipos de embarcação. O *marquib*, o *harbi* e o *ustul* eram as unidades militares por excelência. Mas para a guerra como para o comércio, distinguiam-se o *shalandi* e o *shavani*, transportes de pes-

soal e material, a *quita* que carregava os abastecimentos, a *harraca* do transporte fluvial e a *tarrida* de cabotagem, possìvelmente a mesma que os Portugueses designaram, no Oman, por *terrada*. Observemos que, todavia, tal nomenclatura carece de fixidez pragmática: um mesmo tipo toma por vezes nomes diferentes, os modelos evolucionam adaptando-se às emergências — a construção é também *criação*.

Toda a atenção do historiador português se fixará, todavia, na *Carib*, que representa, na orgânica naval muçulmana, a embarcação ligeira, para combate e para transporte, com velame especial, adaptável, por ligeira modificação de tonelagem e aparelho, à navegação oceânica. É este *Carib* que o historiador vai encontrar, através dos anais da navegação ocidental, evolucionando lenta e seguramente, até alcançar as formas heróicas que adiante diremos. E, assim organizada e escalonada, toda a força naval muçulmana, em material e pessoal, do pesado *marquib* à ínfima *tarrida*, do altivo *Muhajirûn* ao prestante *Mawali*, obedecia sem apelo nem discussão, numa disciplina meditada mas férrea, ao *Al-Amir-al Bahr* — de quem descende em linha recta o nosso *Almirante*.

Para estruturar uma tal Marinha, na moderna acepção do termo, estrutura que as cristãs estavam longe de possuir, o Muçulmano, surgindo do seu deserto no dorso do seu dromedário, necessitava de técnicos para fabricar, para armar, para abastecer, para equipar, para manobrar. E estes técnicos apareceram e foram seleccionados, treinados e dignificados, de entre os vencidos. Sírios, Fenícios, Gregos, Egípcios, Levantiscos de todas as raças, detentores de todos os velhos papiros. Mas nas mãos desta gente nova, iluminada por uma crença nova,

estuante de energia, resultou que os discípulos excederam os mestres e foram grandes mestres por seu turno, porque aumentaram os seus conhecimentos, aperfeiçoaram os métodos, modernizaram o material tornando-o mais eficiente, especializaram as unidades e, conforme os objectivos de conquista ou permuta, assim se fixou o tipo exigido, evoluindo à medida que o objectivo variava.

O Califado ordenara um *raid* anual contra as cidades bizantinas, da Ásia Menor, da Pequena e da Grande Grécia, com destruição, saque, rapto de mulheres e crianças, imposição de resgates e tributos. Tais eram os *raids* que historiadores cristãos, saídos dos mosteiros, feridos nos seus interesses, diminuídos na sua supremacia, amaldiçoavam. Mas, Muçulmanos ou Cristãos, indistintamente, usavam dos mesmos processos, iniciados por estes e continuados por aqueles: o massacre indiscriminado, que o Muçulmano só por revindita empregou, porque o sabia contrário aos ditames do Corão. Dum destes *raids*, partido de Tarsus sob o comando dum Gulamo Zarafa, narra o cronista:

> «Alah concedeu a vitória a Gulamo Zarafa contra os nossos inimigos bizantinos de Constantinopla. Cinco mil *Infiéis* foram mortos e sessenta navios tomados, com grande despojo de ouro, prata, mulheres e escravos. Cada muçulmano combatente recebeu mil dinares.
>
> E os Muçulmanos rejubilaram!».

Musa-ibn-Nossayr, que governava o Egipto em 704, impulsionara a navegação muçulmana na bacia do Mediterrâneo Oriental, e a Providência permitiu que este mesmo Musa fosse o indigitado para a conquista do Mediterrâneo Ocidental, justa recompensa às suas inicia-

tivas de expansão marítima. Musa ordenara a construção de estaleiros, mas levara consigo para a Península Hispânica, além dos seus projectos, a sua má estrela.

A semente germinara em terreno fértil. As flotilhas organizadas na Berberia com todos os tipos de embarcação, no que Musa era perito, faziam agora a ponte entre os dois continentes. E guerreiros, auxiliares, mulheres, cavalos, armas e abastecimentos corriam pelas duas testas, sem que os Godos, refugiados nos desfiladeiros asturianos, completamente carecidos de actividade marítima, ousassem acometê-los.

A partir dos meados do século VIII, o curso da história permitira que o expansionismo islâmico, que até lá se debatera na conquista de posições marítimas, sofresse uma viragem. Incapaz de sustentar a luta no mar, Bizâncio confinara-se ao seu domínio terrestre — a Síria, a Anatólia, a Mesopotâmia — e arrastara o imperialismo abassida, pontificando em Badgad, à luta terrestre, desdenhando do Mediterrâneo, em boa hora entregue ao corso indiscriminado. Mas os omeíadas da Espanha tomavam em suas mãos a herança da sua dinastia, e o Califado de Córdova, rodeado pelo mar em três das suas faces e só podendo aprovisionar-se por via marítima, fazia da sua Espanha, progressivamente, uma grande potência marítima e, ao fim de certo tempo, com o miserável declínio de Bizâncio, o mais indisputado poderio naval que, após o senhorio absoluto do Mediterrâneo, começava de se espraiar pelo Atlântico.

Contam os Cronistas que Afonso X, que coordenara, tornando-a enciclopédica, toda a ciência marítima do Arabismo, exclamava desolado: «*Se tivesse navios, eu subjugaria a Berberia*». Mas não tinha navios, porque a assuntos de marinharia os seus avós visigodos se haviam conservado orgânicamente refractários.

A consolidação do domínio muçulmano na Península lutara desde o início, como é sabido, contra as rivalidades despertadas no próprio seio do Islam e na própria fonte marroquina donde partiam as invasões. Esse domínio começara pela guerra surda entre raças corajosas mas desentendidas, que apenas episòdicamente se haviam conjugado para submeter o godo, mas cujos chefes se odiavam: Tarik-ibn-Zyad e Musa-ibn-Nossayr. A luta, que terminara pela degradação deste último, era bem o símbolo daquele ódio intestino que acabaria por conduzir o Islam Ocidental, em progressivo declínio, até ao golpe de misericórdia de 1492, em que a magnificiência dos Reis Católicos mais não fez que colher um pomo prestes a cair de podre.

Logo de início o Arabismo tivera de se resguardar contra a barbarie de um inimigo que movimentava os seus *drakars* visando centros de riqueza, fossem haréns ou mercados, mesquitas ou mosteiros: — o Normando. O Califado tomara consciência da sua instabilidade ante o fossado cristão, a conjura sarracena e a surda traição muçulmana do Maghreb (*).

Todo esse intenso e incessante cruzar de lanças dirigido, entre maldições e blandícias, ao coração do Islam hispano-árabe, fazia-se à superfície das águas azuladas do Mediterrâneo, com extemporâneas repercussões atlânticas.

Das Baleares ao Ocidente, como da Ligúria ou da Ifrikya ao Oriente e ao Sul, o corso era quase uma actividade normalizada. Estados, governos locais, corporações ou meros particulares que possuíssem navios,

(*) *Sarracenos*, de *Scharakyn*, «orientais», denominação exclusivamente reservada aos muçulmanos do Oriente, árabes. Os muçulmanos ocidentais designavam-se por *Maghrebinos*.

lançavam-se às presas no mar alto, desse mar que era de todos em geral sem ser de ninguém em especial. O conceito do *mare nostrum*, que lògicamente conduziria ao de *mare clausum*, dependia exclusivamente da força naval que assegurasse para si a liberdade das rotas. Fora o corso que tornara as Baleares, com extensões na terra firme franco-catalã, um centro de poder marítimo. E com a consolidação do Islam ocidental, a permuta, já activa entre os Gregos de Constantinopla e os Árabes de Alexandria e Damasco, estendia-se pela Sicília e pela Sardenha, rodeando progressivamente as Espanhas, onde os condados do *hinterland* não possuíam mais que flotilhas de pesca ribeirinha, nas praias do seu restrito território.

Foi assim que a Abder Raman, o 1.º Califa do Ocidente, se impôs a necessidade de cobrir o seu império dos ataques inimigos, como de favorecer o seu comércio, fonte principal da sua prosperidade. Em 772 nomeia Teman-ibn-Kamal, seu amigo, *Amir-al-Bahr* ou «almirante», com a missão de montar estaleiros em Tarragona, Tortosa, Cartagena, Almeria, Cádis e *Lagos*, ampliando as instalações fenício-cartaginesas ou criando novas, donde saíssem unidades com bojo suficiente para maior carga. Os efeitos de tais medidas não se fizeram esperar: passadas algumas décadas, uma frota de 40 naves sob o comando do *Al-Amir* Abuliaj conquista as ilhas de Creta, trampolim para um assalto a Constantinopla. Era já com uma marinha *sua*, tornada eficiente para a guerra e para o comércio, que o Califado de Córdova afrontava vitoriosamente os Francos de Carlos Magno, os Vikings no Cantábrico, os Berberes no Al-Andaluz, os Cristãos da Reconquista, os Sarracenos vindos de longada da Pérsia e do Egipto e ainda, para cúmulo, a pirataria intensa e bem armada que devastava as fozes do Douro, do Mondego, do Tejo, do Guadiana e do Guadalquivir, tentando penetrar até aos centros populacionais onde sabia existirem riquezas, alimentos, mulheres ou escravos.

Abder Raman II (826-852), se edifica os seus *al-kassr* para defesa do território contra o adversário asturiano, ou manda abrir, com propósitos civilizadores, estradas, hospitais e escolas — é à construção naval que dedica os seus melhores cuidados, fazendo dela o capítulo fundamental do seu programa de governo: mais arsenais e mais navios. Impusera-se-lhe a necessidade de uma tripla frota: para abastecer a população, defender o seu império das represálias cristãs nas áreas mediterrânica e atlântica, e policiar o Estreito contra as invasões belicosas dos insubmissos da Berberia. A tudo o Califa obtemperava, fiel à política omeíada da simultânea consolidação central e expansão periférica. Em 838, pelo seu *Al-Amir*, o geógrafo Yakya-ibn-Hakem, por outro nome Al-Gazaly, organiza contra Marselha uma expedição tão vitoriosa quanto proveitosa.

Mas é sobretudo em 840 que Abder Raman II enceta a sua previdente política do *mare liberum*, liberto ele mesmo dos irritantes conflitos com os Francos de Luís o *Debonnaire*, e arregimenta uma esquadra que, largando de Tarragona e das Baleares, explora a Córsega, a Sardenha e Creta, devasta as costas da Provença e renova os desembarques em Marselha. A súbita irrupção duma nova vaga de Vikings força-o a interromper os seus assaltos tentaculares, para bater o intruso, que se põe em fuga. Num prazo de dez anos, a marinha cordovesa atinge o seu apogeu, quando o seu *Al-Amir* Ahmed-ibn-Sayd desafia, às portas de Alexandria, o poder marí-

timo do Soldão. Em 852, por fim, tendo ordenado um grande aumento da sua tonelagem para maior área de expansão, Abder Raman II cessa de existir.

Foi com a sua esquadra assim acrescida que, em 868, Muhamad I, um dos seus 90 filhos e seu sucessor, violou as águas atlânticas — que duvidoso é estivessem virgens da navegação islâmica —, tentando um desembarque nas costas da Galiza, a bater pela retaguarda a Cristandade, já senhora desse sector, forçando-a a recuar até além da sua praça forte de Santiago de Compostela, onde já se forjavam, nos claustros do seu Mosteiro, as armas morais da Reconquista. Santiago fizera-se, como é sabido, um baluarte da resistência visigótica.

Da profundeza dos séculos viera a lenda do seu Apóstolo, nazareno e primo de Nosso Senhor, que evangelizando a velha Galécia, regressara à sua Judeia, onde o malvado Herodes Agripa o mandara decapitar. No ano 44 — rezam as crónicas — os discípulos conduziram o corpo do santo a Iria-Flavia, na sua Galiza bem amada, onde, em Castro Lupario, uma sua conversa cedera terreno para o inumarem. O tirano Filotro enviou logo os seus legionários em perseguição do mísero cortejo, mas quando as tropas atravessavam uma ponte, esta ruiu e os legionários do tirano Filotro foram tragados pelas águas. Ao aproximarem-se do Castro, saiu do seu esconderijo uma grossa serpente que se atravessou no caminho. Mas os pobres fizeram o sinal da Cruz e a serpente caiu morta. Era difícil trepar ao Castro com o peso do féretro. Então da próxima lezíria saíram dois touros tidos por os mais ferozes, que sùbitamente amansaram e, deixando-se atrelar com unção, conduziram o santo, estacando sem ninguém mandar, no Monte que Lupa, a viúva rica, piedosamente cedera. E ali o Apóstolo repousou, na terra bendita que chamara à verdade do Senhor, numa «arca marmorea» sobre a qual se improvisou um oratório ([25]). Em 808, o Acaso, sempre o enviado do Bom Deus, revelou ao egrégio Bispo Teodomiro o local do sepulcro. A identificação da relíquia nada custou, nesses tempos de profunda piedade. Em 813, Leão III anunciou-a ao orbe. Sobre o túmulo edificou-se um templo, e na sua nave reuniram os sucessores de Pelaio a sua coorte exaltada de bispos, monges, cavaleiros e infanções, a quem traçaram o caminho do assalto às posições do torpe Mafoma.

A estratégia do Califa era defensável. Mas a insígnia do Crescente teve de render-se ao Deus dos Cristãos, que confiara do seu Apóstolo o desbarato dos *Infiéis*. *Santiago, aos Mouros!* uivava a tempestade que varou a frota muçulmana nas areias da foz do Minho. Os navios naufragaram. Os Muçulmanos sobrevivos foram trucidados nas praias. A armada que tanto custara à ardorosa iniciativa dos dois primeiros Abder Ramans, perdera-se num ápice. Mas Alah concederá, breve, ao seu Amir, a desforra desse autêntico e lamentável desastre. Uma frota viking de 60 naves arrasara toda a costa lusitânica, como no reinado anterior o fizera com 47 barcos. Porto, Coimbra, Lisboa, Santarém, o Algarve, haviam sido devastados a ferro e fogo e saqueados, com cruel matança de mulheres e crianças. Mas batidos e expulsos no mar e em terra, os vikings lançaram-se, carregados de despojos, pelo oceano, à costa mauritânica.

A Abder Raman III coubera a glória de reconstituir a armada dos seus antepassados. E quando, em 888, pretende debelar a revolta do Wali de Lisboa, fá-lo já com uma esquadra que, sob o comando do seu denodado e sabedor amir-do-mar Abu Otman, largando de Huelva e correndo ao longo do litoral atlântico, bloqueia e bate

a velha Lisboa, forçando à rendição o seu Castelo e o seu Wali revoltado.

Abder Raman III, o primeiro *Emir-al-Muminim* ou «Chefe dos Crentes» — o mesmo que a nomenclatura cristã conhece por *Miramolim* — fora um grande chefe. Tentavam os Berbéres, em grande remoinho político no norte africano, atravessar o Estreito e, no seu ódio à hegemonia omeíada, apoderar-se do mando supremo nesse deleitoso Al-Andaluz hispânico. Contra eles mobiliza o Califa a sua armada, depois de apetrechar melhor os arsenais e intensificar a construção naval. Senhor do maior poder naval, a sua acção marítima alarga-se a todo o Mediterrâneo, do Egipto à velha Constantinopla. O rastilho é uma nave do Soldão, com rico botim de odaliscas raptadas à cristandade, que um grande navio dos estaleiros de Tarragona captura. E segue-se uma guerra naval em que o Califado cordovês revela o alto grau da sua eficiência náutica, militar e técnica.

As nações cristãs do Ocidente, sem preparação cultural, sem marinha, sem estratégia, numa primitividade montanheza a que o cistersismo trouxera algumas luzes, recuavam apavoradas ante essa espécie de ditadura marítima que Córdova exercia, pelo potencial das suas frotas militares e comerciais. Largando dos seus portos numerosos e bem providos, concentrando as suas esquadras, o *Al-Amir* Giafar-ibn-Otman-ibn-Mustafà devastou todo o litoral africano, o coio dos seus piores inimigos, porque pertenciam ao mesmo credo. Tomou Ceuta, Tlemcen, Tânger, Fez, Tunes. E já na posse das melhores posições do Mediterrâneo Central, como Candia, Sardenha, a Córsega e as Baleares, a insígnia hispano-árabe, resplendente de ciência e poderio, tremula em todos os mares do sul europeu.

Em determinada altura da sua história, o Califado

do Ocidente e o império ficaram à guarda dum *Hagib*, espécie de *maire de palais*, o terror da cristandade que foi Muhamad-ibn-Abdalah-ibn-Amyr-al Moafery, por cognome *Al-Manzor*, o «Invencível».

«O valoroso, humano, generoso, iluminado, justo, escravo da sua fé, austero nos seus costumes, ávido de ciência, senhor de todo o mérito e de toda a glória» — assim define a crónica maometana, com o seu hiperbolismo costumado, o homem providencial que se consagrou a suster na sua derrocada irremediável o grande império dos Abder Ramans. Nas suas campanhas para moderar o ímpeto da Reconquista, a Marinha dos Omeíadas foi-lhe um auxílio precioso, decisivo no recuo imposto às hordas cristãs da Catalunha, como nas brilhantes operações combinadas do Atlântico.

Em Barcelona, correndo com a sua armada o litoral de leste, o *Hagib* passara por Granada, Lorca, Murcia e Valência, concentrando as suas frotas, e caindo como ave de rapina sobre o Conde Borrel, que, secundado pelo Capeto, lhe defendia o passo na Foz do Ebro. Borrel fora atirado para lá dos Pirenéus, com os restos esfarrapados da sua hoste.

Mas era a Ocidente que a resistência cristã se firmara, ao mando dos reis de Leão e Castela. Subindo como um tufão pelas costas hoje de Portugal, fortificando-se por Lisboa, Coimbra, Lamego, Braga e Tuy, o *Hagib*, com as suas armadas fundeadas nos portos do Atlântico, passa os estuários sobre pontes de barcas, degola pelo caminho espiões e traidores — e realiza o que fora sempre a ambição dos seus precursores: cercar S. Tiago de Compostela, arrasar a cidade, derrubar a sua Catedral que tanto desafiava as iras de Alah, e arrancando-lhe os portões e os sinos de pesado metal, fazê-los conduzir, ao dorso de Condes e Infanções, a

começar pelo rei D. Garcia que desses tratos morrerá, à sua grandiosa mesquita de Córdova. Toda essa vitoriosa jornada fizera-a com tropas desembarcadas dos navios que levava consigo, e contra os quais a Cristandade afrontada da Galicia não pudera mobilizar uma só galé — porque as não tinha.

Calatanasor, onde o *Hagib* perderia uma grande batalha e a vida, fora substancialmente uma notável operação de desembarque, com forças africanas auxiliares partidas de Marrocos e as cordovesas, toledanas e meridinas, embarcadas no Algarve. A sua grande cavalaria marchara por terra, costeando o oceano até à passagem do Douro em pontes de barcas. Silenciosamente, completamente desprovidos de meios marítimos defensivos, aos cristãos só restava esperar. Mas a Providência decidira que ali se resolveria para sempre os destinos do Islam ocidental. A desordem moral de uma *élite* que se descuidara, levou de vencida o poderio naval e terrestre de que esse Islam, até lá, indisputadamente dispusera.

Essa espécie de reconstituição moral do já decadente império muçulmano, por um génio militar e naval, se não conseguira deter esse império no plano inclinado em que rolava, pelo mal orgânico do seu individualismo indisciplinado, ainda permitia alguns lampejos à sua actividade marítima.

Em 1005, Abdel Malec, segundo *Hagib*, com a velocidade adquirida, ainda lança as suas naves contra os litorais italianos: Génova, Pisa e as ricas costas meridionais, que querem comerciar, não querem guerrear e alcançam um compromisso honroso. Ao depois, em 1013, em 1030, em 1037, no expirar do reinado dos Omeias, o Califado em mãos mercenárias, apenas se esforça por existir.

Sabe-se como, no começo do segundo milénio, o Arabismo ouvira soar o toque a finados da sua preponderância, por obra insensata dos seus últimos abencerragens, e como o império se achou retalhado em pequenos feudos que mortalmente se digladiavam. Em Córdova, como em Sevilha, Granada, e como no Cairo ou Bagdad, esse Arabismo, gerado duma mística exasperada, decaíra na baixa exibição materialista de vícios requintados, com a religião ritualizada, a ética esquecida, a arte, o luxo e a devassidão dominando nos haréns principescos, onde a mescla dos poetas, odaliscas, banqueiros, eunucos, efebos e capitães, arrastavam os próprios ulemas a hermenêuticas capciosas das suras corânicas. Na sua lamentosa mensagem a implorar o socorro dos Almoravidas, diz o último omeíada: «A luxúria domina a vida do crente nestes ares deleitosos do Al Andaluz, onde abundam os banhos tépidos de águas perfumadas, as diversões enervantes, os manjares preciosos, jardins de flores raras e pomares de frutos delicados. Este é o viver do servo de Alah, que corrói a sua força pristina, o leva a odiar o trabalho e o mergulha em apatia de sibarita. Do cisma e da discórdia nasceu a nossa fraqueza, que os cristãos aproveitam para nos oprimir».

O mais curioso é que os principados cristãos da Reconquista, longe de unirem fileiras para colher, sem grande esforço, o fruto amadurecido e predestinado a cair-lhes nas mãos, também se dilaceravam entre si, naquele irrequietismo bronco que era o índice da sua civilização incipiente.

E então assistiu-se a este espectáculo estranho: facções muçulmanas guerreando-se entre si, auxiliadas, cada uma por seu lado, por forças cristãs; e facções cristãs combatendo-se com a ajuda, cada uma por seu lado, de hostes muçulmanas: os Al Mamuns estreita-

1952

mente aliados aos Afonsos de Castela, contra os Aben Abad estreitamente servidos pelos Raymundos de Aragão. E isto, que é uma amostra do que por cinco longos séculos se repetiu, bastará para desanimar os escritores simplistas para quem a Reconquista foi uma longa batalha campal, lógica e inflexível, que por recto caminho conduziu à vitória da Cruz sobre o Crescente. A consideração do factor religioso como o principal incentivo dos núcleos populacionais da Espanha medieval, é um dos erros mais grosseiros dessa historiografia simplista. A religião — prova-o o exame crítico dos episódios políticos e militares da Reconquista, — apenas representava um símbolo, um pendão de glória que se levasse ao campo de batalha.

Afonso V de Leão reinara por 28 anos, deleitando-se na fundação de igrejas e mosteiros e, no decurso do seu longo reinado, os guerreiros cristãos, longe de se aliarem contra o Muçulmano, inimigo n.º 1, arrancavam das espadas para se ferirem entre si. Mas a miséria moral do maometismo, que levou à queda de Toledo às mãos dos Castelhanos, só foi excedida pela miséria moral do Berbere que deu, de mão beijada, Granada aos Reis Católicos. É história sabida, e nenhuma novidade se daria em contá-la.

À volta de 1085, Afonso VI de Castela, querendo receber uma dívida de dobrões de oiro, do Emir de Sevilha, enviou-lhe por um judeu seu valido uma mensagem insolente, exigindo um navio por cada dobrão em dívida. Verifica-se assim que a Afonso sobejavam os dobrões para emprestar, mas de todo lhe faltavam navios para navegar. Estas e outras contingências animaram o apavorado Emir a implorar o socorro do Maghreb. Debalde, no Conselho dos Emires, o de Málaga

advertia contra as ambições imperialistas do Almoravidismo maghrebiano. «Que ganharemos — exclamava — em fugirmos à escravidão de Alfonso-ibn-Fernand para nos tornarmos escravos de Yussuf-ibn-Taxfin?». Fala ociosa e detestada, que foi a sentença de morte do sensato e infeliz Emir.

Foi então que Yussuf-ibn-Taxfin, imperador almoravida, que dominava da Ifrikya (Tunes) e Al-Djezair (Alger) até à foz do distante Senegal, unindo num mesmo bloco a costa atlântica da Guiné com as mauritânica e hispânica do Mediterrâneo, mandara a mensagem que segue a Afonso de Castela-Leão: «*Dizem-me, rei Afonso, que desejas ter navios para vires às minhas terras. Muito desejo poupar-te esse trabalho. Sou eu, com os navios que possuo, que vou tomar conta das tuas terras*».

Certo é que, dois séculos depois, S. Fernando, construindo uma frota na Biscaia, porventura com artífices trânsfugas do Islam, dera o seu comando a Ramon Bonifaz, *Al Amir* cristão, que correndo ao longo da costa de Portugal, vencia a frota muçulmana na Foz do Guadalquivir, cortando-lhe as comunicações com a Mauritânia. E, já antes disso, Portugal, seguindo a linha da sua evolução, que lhe vinha do mesmo arabismo, possuía a sua frota e os seus *al-amires* semi-lendários: o Fuas e o Cogominho. Mas esses lampejos bruxoleantes de nações ainda na adolescência, que viviam dos sobejos da civilização do adversário, não impediam que em 1340 Abul Hassan, Emir de Fez, atravessasse o Estreito com 200 velas e esmagasse a frota cristã de Afonso XI que lhe pretendia tolher o passo — derrota da cristandade brilhantemente vingada, no mesmo ano, pela vitória de Salado. Fora a falência do controlo naval do Estreito, por parte dos Califas Omeiadas, que originara a sua

destruição pelos Berbères *Al Morabitin* de Yussuf-ibn-Taxfin. Essa falência do Islam fora aproveitada, contra o próprio Islam, pela Cristandade: em 1260, Afonso X, já senhor de frotas, secundado pelo neto português interessado na defesa do seu Algarve, corta ao Islam marroquino o acesso ao litoral do Al Andaluz.

Mas tais prelúdios, de precário significado histórico, não evitavam que nesses mesmos séculos o Mediterrâneo continuasse indisputado *mare nostrum* do Islam preponderante, que sistematizava ainda a sua navegação, intensificava o seu comércio, dispunha a seu talante dos abrigos do litoral, senhoreava os centros estratégicos, varria de cima das águas qualquer tentativa adversa e concentrava na sua mão o comércio do Oriente e do Ocidente, do Senegal ao Tamisa e ao ainda mais remoto Cataio.

À metrópole esplendorosa de Córdova, onde chegavam embaixadores germânicos ou escandinavos, acorriam humildes os patrícios venezianos, genoveses e amalfinos e ainda os desconfiados *comes* asturianos. Substituindo-se à velha Roma soterrada na poeira dos séculos, era Córdova que ditava as leis da civilização aos Bárbaros do Norte. «*It cannot be denied that while Europe lay for the most part in misery and decay, both materially and spiritually, the Spanish Muslims created a splendid civilisation and an organised economic life*» ([20]).

Dos seus portos de Almeria, Múrcia, Málaga, Valência e Sevilha, partiam os navios carregados de ouro, marfins, escravos, malaguetas saarianas, armas e cassiterites britânicas, sedas, lacas, veludos e especiarias orientais, jóias cinzeladas e couros de Córdova, armas finas de Toledo, veludilhos de Granada, frutas frescas da Biscaia, figos e passas do Algarve. As carracas largavam atestadas e davam-lhes comboio as *caribs* ligeiras e armadas. E tudo o latino, o judeu ou o berbère manobravam, incansáveis no seu fazer pela vida.

O Mediterrâneo tornara-se assim o Lago interior do Islam, em face de um Atlântico em breve invadido, e por onde as mesmas carracas já costeavam, ao norte por toda a Espanha e ao sul até à Guiné. Possìvelmente se teriam abordado os Arquipélagos atlânticos, logo abandonados por desertos e menos lucrativos. E por todas essas águas de um pretenso *Mar tenebroso*, cujas trevas pouco terror infundiriam, carracas e caribs corriam de enseada em enseada, na sua faina de mercadejar ou de rapinar.

Dissertando sobre a cosmografia dos Árabes e sua actividade difusora das ciências geográficas, rematava há mais de um século o nosso tão preclaro quão honesto Santarém: «*On peut dire qu'ils devinrent les dépositaires d'une grande partie de la science connue et la transportèrent en occident*». Um século decorrido, após mais profundas investigações, a crítica histórica corroborava tais conclusões, tornadas hoje lugar comum (*).

Por isso, seria talvez supérfluo fazer aqui a história — de resto entre nós suficientemente ignorada — dos sete séculos da ocupação muçulmana, civilizadora da Península Ibérica. Mas a sua expansão marítima tivera um instrumento e um método: o navio e o seu desloca-

(*) «Muslim Spain played a decisive part in the development of science and philosophy and its influence reached even to the highest peaks of the christian thought of the thirteenth century, to Thomas Aquinas and Dante. Then, if ever, Spain was «the torch of Europe». Cordova in the tenth century was the most civilised city in Europe, the wonder and admiration of the world». (J. B. Trend — *Spain and Portugal.* — Legacy of Islam).

mento. E fazer o ponto sobre os dados históricos de matemática, de cosmografia, de astronomia ou de náutica, criados ou aperfeiçoados por essa ocupação, que em linha recta conduziu à Arte de Navegar portuguesa, tal pode ser de facto o nosso propósito.

Ao firmar as estipulações de paz com os imperadores bizantinos, Al Mansur impusera uma condição: a entrega de todos os códices e papiros da velha ciência grega. Entre esses, viera o famoso *Syntaxis* ptolomaico, logo traduzido por *Almagesto*, obra que reinou soberana do II ao XVI séculos. Já antes, Abder Raman II enviara o seu filósofo Abas-ibn-Nasih a rebuscar as obras científicas gregas, árabes, persas e judaicas, e rodeara-se de matemáticos e astrónomos incumbidos de uma constante observação dos astros. Foi na sequência dessa espécie de orgia científica que, em pleno século X, Abas-ibn-Firnas descobriu o fabrico do cristal e se lançou no espaço, numa espécie de planador. Começava assim, por um imperativo de guerreiros feitos mecenas, a faina exaustiva de seleccionar lucubrações do cientismo pagão da antiguidade, soterrado no abismo da barbárie medieval. Um exército de encadernadores, iluministas, catalogadores, escribas e 170 mulheres transcritoras do Corão, trabalhavam na expansão dessa cultura. No Califado Abassida de Al Mansur, Harun-el-Raschid e Al Mamum, o estudo da geografia adquire carácter de ciência exacta, mercê do esforço de Persas e Nestorianos. Esse Califado oriental fora ao extremo de determinar que os seus generais corrigissem obrigatòriamente as noções geográficas das terras conquistadas, como mais tarde o determinaria Veneza aos seus mercadores e, ainda mais tarde, Afonso de Albuquerque aos seus capitães.

Nos anos que decorrem entre os séculos IX e XV,

a velha ciência alexandrina de Ptolomeu e de Hiparco repartira-se assim entre o Oriente e o Ocidente. O uso de se discutirem tais problemas conjuntamente com os da alta filosofia, nascera na Índia clássica, como decorre dos *Upanishads* e das *Brahmanas* (séculos X ao VI a. C.). Da vizinha Caldea viera, porém, a tendência para a contemplação dos astros, que o muçulmano racionalizou, impulsionando a astronomia. A contemplação dos céus careceu de observatórios, e criou-o Al Mamum no seu palácio de Bagdad. E logo o astrónomo Muhamad Geber teve outro no topo da Giralda de Sevilha. Era ainda num terceiro, na Ásia Menor, de fundação tártara, que Nasir Tusi seguia o curso do Sol e das estrelas, anotando as respectivas declinações, e encetava o fabrico de instrumentos aperfeiçoados para a época: esferas armilares mais exactas que as de Ptolomeu. Estabelecendo a correlação da geografia com a astronomia, buscavam todos achar a longitude pelos eclipses da Lua, como tinham achado a determinação da latitude pela altura da *Polar*, facultada aos observadores pela intervenção do astrolábio plano. Estes resultados sensacionais, trabalhados longa e intensamente, animavam, ao depois, os abassidas a estabelecer algumas regras para a determinação da latitude pela altura do Sol, mais fácil em climas onde o Sol se encobre menos.

Destarte, na vigência do Islam encetaram os seus ulemas, à volta do Corão, a interpretação das realidades da Natureza. Com os Califas-mecenas, das discussões nasciam as verdadeiras academias, que logo se fundavam em Basra, em Cufa, como em Córdova, Sevilha, Toledo, Valência ou Granada. Surgia a produção literária que acabava na formação das bibliotecas. A do Califa Al-Hakem, de 600 mil volumes, era servida por corretores que seu amo despachava para os quatro can-

tos do universo oriental. Na biblioteca fatimita do Cairo guardavam-se 6 mil MSS e Globos. As cortes de Toledo, Badajoz, Valência, Denia, Granada e Sevilha, como as do Mahgreb até às fronteiras saarianas, são pequenos cenáculos de poetas, letrados, astrónomos, médicos e filósofos, e, paralelamente à sua decadência política, observa-se o seu progresso literário — como se os príncipes quisessem consolar-se, em contacto com os intelectuais indiferentes aos negócios públicos, das suas amarguras político-militares.

Um dia, num cenáculo do Califado Abassida, o sábio Yacub-al-Fazary apresentou ao Califa um hindu que escrevera um tratado sobre coisas de astronomia. Na ocasião, Al Fazary mostrou o seu primeiro astrolábio. O judeu Marshala dissertou sobre astrologia e meteorologia — estudos que obtiveram a tradução latina de Johanis Hispalensis, da *Escola de Tradutores* de Toledo. Começa o renome dos cientistas dos Califados, entre os quais brilham logo quatro astros de primeira grandeza:

Ahmed-ibn-Kossayr-Al Fergani, assim chamado por ser natural de Ferganah, na Transoxiana, foi na história da ciência o célebre *Alfragano*, que vivera a época do Califa Al Mamum e morrera em 833. Do seu punho nos deixou o *Almagesto*, remodelado na sua *Introdução à Astronomia*, e variadas versões de estudos gregos. Muito embora Ptolomeu prolongasse para leste a ponta africana, Alfragano corrigia o desenho no seu *Primeiro clima*, estabelecendo a continuidade do índico com o Atlântico. De resto, o pormenor era de conhecimento banal, pois negociantes muçulmanos dos ouros de Sofala o sabiam de longa data.

Abraham-ibn-Yahya-Al Zarcaly era o afamado *Arzaquiel* (1029-1089), o autor do *Livro do Horizonte Universal* e das *Tábuas Toledanas*. Inventara a *Safea*, astrolábio simplificado, e a *Zarcalia* para o movimento das estrelas. O seu *Tratado das Regras do Astrolábio* inspira ao depois os astrónomos de Afonso o *Sábio*.

Muhamad-Al Batany (877-929) ou *Albategnio*, «o maior astrónomo do mundo depois de Ptolomeu», no seu observatório de Bagdad, mede a obliquidade da eclíptica, descobre a duração do ano solar e determina a altura do astro. E corrigindo as Tábuas de Ptolomeu, escreve o seu *Tratado das Tábuas Astronómicas*, que inspiram o Regiomontano.

E Abu-Al Bitrugi, *Alpetragio*, fecha no século XII o ciclo dos «quatro grandes», consagrando-se à observação discriminatória do mapa celeste e resumindo esse estudo no seu *Tratado de Astronomia*.

Mas outros se seguem na mesma esteira:

No século X, é o grande Abulfeda, que aplica fórmulas de trigonometria à observação dos astros. As matemáticas vinham já preformadas das cidades universitárias do Indus e do Ganges, como Taxila, Ujain ou Pataliputra, onde pontificara o celebrado Aryabata. Abulfeda servira-se assim dum estudo sânscrito, o *Sidhanta*, traduzido por ordem de Al Mamum. Abu-ibn-Raman ou Ibn Yunis, muito estudioso, determinara nesse século, com notável exactidão, a latitude do Cairo *pela altura solar*, e redigira, para o Califa Al Hakem, as tábuas astronómicas conhecidas por as *Grandes Tábuas Hakemitas*. Ainda no século X, a Al Sufi se devera um *Catálogo das Estrelas Fixas* e um *Tratado sobre a projecção dos Raios*.

No século XI, Maslama comenta o *Planisfério* de Ptolomeu e escreve, de ciência própria, um *Tratado do Astrolábio*. E nesse mesmo tempo, Muhamad Aben Safar constrói astrolábios em Córdova e escreve, de ciência própria, outro *Tratado do Astrolábio*.

No século XII, Al Botacen disserta no seu tratado, sobre o lugar e o movimento das estrelas. Em 1230, Abul Hassan, um marroquino que se formara em Córdova e tornara ainda mais prático o astrolábio plano, escreve um *Tratado dos Instrumentos*, com a descrição das operações para determinação das coordenadas (*).

E a enumeração não teria fim (**).

Inútil pois tentar diminuir o valor dos estudos astronómicos do Arabismo e sua influência decisiva na evolução da arte de navegar. Os documentos falam alto. Não se tratava apenas de «astrologia judiciária» como desdenhosamente entre nós se tem escrito. Adiante se verá como os melhores astrónomos e cosmógrafos da Europa Ocidental, que mais sintèticamente enunciaram os postulados da ciência referente, mais não foram que discípulos actualizados de mestres islâmicos, como ainda se provou nas matemáticas.

Thabit-ibn-Corrah, protegido por Harun-el-Rashid, fora o patriarca da Geometria, matemático, inventor, que primeiro determina as alturas solares e, por observação comparada, busca solução ao problema das longitudes. Tais estudos conduzem este mestre notável a traçar um *Tratado de Arte Náutica*, hoje na Biblioteca do Escurial ([27]). As matemáticas puras encontram os seus melhores expositores num Aben Ismail, que traduz Aristóteles e Euclides; e ainda num Al Kwarismi, nativo de Kiva, que dava o seu nome ao vocábulo *Algarismo*.

O primeiro tratado de Geografia é citado como obra de Abu Zaid Al Balki (934), mais tarde seguido por Ibn Haucal e Al Maqdizi. No Ocidente cristão tudo se ignorava de países vizinhos e já o Muçulmano, servido pelo seu dromedário ou pela sua nave veleira, marchando a purificar-se em seus lugares santos, tomara-se da paixão deambulatória, anotando o que via ou ouvia. A Geografia encontrou assim os grandes nomes que, por demais conhecidos, nos não demoraremos a enumerar. Abu Rayan Muhamad-ibn-Ahmed Al Beruny (973-1048), o «Subtilíssimo», aprisionado, libertado e glorificado pelo famoso Mahmud de Gazni, conquistador da Índia, fora *undoubtedly one of the most gifted scientific man known to the history*» ([28]). Este notabilíssimo professor de filosofia grega e historiador da Índia, fora um dos maiores cosmógrafos do seu tempo e dotara a ciência com dois livros magistrais: *Geografia* e uma *Cronologia das Nações da Antiguidade*. Traçara cartas celestes, construíra astrolábios e procedera à projecção estereográfica polar. As suas observações astronómicas eram reputadas como as de maior precisão.

Não lhe ficaria muito atrás o muito conhecido Abu Abdalah-ibn-Muhamad Al Idrisi (1099-1154), nascido em Ceuta, formado em Córdova, longamente vivido em Lisboa e no Algarve, viajado por todos os cantos do mundo conhecido e que acabou resplendendo na corte siciliana de Roger II. A ele se deveria o traçado da costa africana nos portulanos de Pietro Vesconte, como a ele se devera, do seu tempo de Lisboa, a notícia dos lendários *Magrurinos* perdidos no Oceano. E não é de rejeitar

---

(*) Navarrete divulgou a existência, na Biblioteca do Escurial, dum opúsculo de 1377, de origem egípcia, referindo «longitudes de logares a partir das Ilhas Afortunadas» e uma *Sinopsis Astronomica* sobre o número, grandeza e movimento das estrelas. Estes tratados figuram, entre outros, na mesma Biblioteca sobre «instrumentos náuticos» e «máquinas» para uso das naves do Oriente.

(**) V. Aldo Mieli — *El Mundo Islamico:* em especial Cap. IV-V-VIII-XIII-XVI, etc. *Vol. II da Historia de la Ciencia* — Calpe. Madrid, 1946.

que a ele se devesse também, ao seu *Al Rugari*, a inspiração remota dos empreendimentos lusitanos do Atlântico. A Massudi, que hoje chamaríamos um *globe-trotter*, se deveu a atenção aos pontos cardinais. E não menos decisivos foram, para o progresso das ciências, os escritos dum Yakut Kazuini, o «Plinio dos Orientais», dum Ibn Sayd, dum Aben Chobayr, conhecidos todos pelos seus itinerários, o falado Ibn Katy, *Benacati*, e ainda o conhecidíssimo e muito citado Ibn Kaldun.

Os primeiros portulanos árabes, inspirados numa *sura* do Corão, estabeleceram a conjugação de dois mares: um *Exterior*, o Índico, e outro *Interior*, o Mediterrâneo. Mas por melhor que desenvolvessem no Índico os seus elementos de navegação, era este, o Mediterrâneo, a sua espora de ouro no duelo dos antagonismos expansivos, informados cada um pelo seu credo...

Quais eram esses elementos?

«*La marina* — escreve o douto Navarrete — *ha sido el resultado informe de algunas combinaciones groseras*» ([29]). Foi partindo de tais resultados informes, que, pela observação e a experiência, se alcançaram as suas regras: primeiro empíricas, depois doutrinárias, por fim científicas. Fixemos pois uma verdade primacial que parece esquecida: a Marinha não brotou de nenhuma Academia para a trireme cartaginesa, para a gaula fenícia, para o *daw* islamita ou para o pangaio indiano. Uma tal concepção ridícula à face de história, provém da nossa curteza de vistas que apenas considera, generalizando-o para o passado, o caso presente das escolas, donde saem os técnicos habilitados à condução dos modernos navios de complicado instrumental.

Ao transportar-se do seu mar *Exterior* Índico, para o seu mar *Interior* Mediterrâneo, o Árabe trouxera na

mão os seus instrumentos de navegação, os que a sua necessidade criara, sem que nunca se soubesse o nome do seu inventor. Nem era preciso, porque evidentemente não fora um só, mas uma longa sequência deles. Vimos como, da X à XV centúrias, o Islam fora a ponte de ligação entre a antiguidade e os fulgores da Renascença. A facultar a essa Renascença novos elementos de vida, divulga o uso do alfabeto e das cifras, interpreta a aritmética e a geometria, lança os fundamentos da álgebra e esclarece os da trigonometria. Sobre a noção da esfericidade da terra, de remota aquisição oriental, dissertara já o preclaro Al Beruny, instruído na convivência mental indiana. Tal noção conduzira aos postulados concretos dos séculos XII e XIII sobre a determinação da altura do polo e correspondente situação do observador em relação a essa altura — base de toda a navegação astronómica. Essa noção da esfericidade condenara-a o papa Zacarias (741). Em 1316, por motivo dela, fora preso pelo Santo Ofício Pedro Albano, e em 1327 queimado, pelo mesmo Tribunal, Cecco d'Ascoli em Florença.

Do Oriente, trazidas e aperfeiçoadas pelos Árabes, tinham vindo as matemáticas, teorizadas por Arquimedes e Euclides. Do Oriente, trazidos e aperfeiçoados pelos Árabes, tinham vindo os astrolábios e os quadrantes, aligeirados por Ptolomeu e Hiparco. Do Oriente, rudimentarmente traçadas, tinham vindo pela mão dos Árabes as cartas de marear. Do Oriente, adaptada pelos Árabes, tinha vindo a construção naval de alto bordo, com motor adequado. Ainda do Oriente, trazida pelos Árabes e adaptada na Europa Oriental, viera a agulha, como do Oriente, trazido pelos Árabes e adaptado na Europa Ocidental, surgira o pano latino.

A navegação do *mare nostrum* muçulmano, que era o Mediterrâneo do século X, fora costeira, cautelosa. Mas

quando houvesse de cortar com precisão e rapidez, do seu centro balear para a Creta distante, do Guadiana para as enseadas da Toscana ou da Sicilia ou ainda para os remotos Dardanelos, ou mesmo, saindo o Estreito, aos portos oceânicos, fá-lo-ia por franca estima, com o sentido na agulha e na distância percorrida, marcando-a na sua carta rudimentar — e tirando por vezes o quadrante da sua caixa para uma episódica determinação da altura. Porque assim fazia todos os dias, nos mares índicos, um Ahmed Meschid e, antes dele, outros muitos Ahmeds Meschids — que Alah tenha eternamente na sua glória.

Mas qualquer incerteza no tocante à origem exclusivamente oriental destes factores de marinharia, não é extensiva àquele tipo de embarcação que surge nas águas europeias contemporâneamente com a influência muçulmana e começa a cruzar em todos os sentidos o grande Lago do Islam que se tornara o Mediterrâneo. Caracterizavam esse tipo duas qualidades essenciais que os Fenícios não conheceram nem os Gregos, e que deixaram à posteridade atlântica um seu legítimo representante: o *Carib*. E essas duas qualidades essenciais eram: o navio lesto e a vela áurica.

A observação acurada do vetusto *pangaio*, de proa afilada, marrando contra as vagas desmontadas da *Monção*, convencera o Árabe, que só tinha o seu *daw*, da necessidade de o modificar. Nasceu assim o *Guarab* ou *Gwarib*, muçulmano do Mar Roxo, que vinha do longínquo Malabar carregar e descarregar ao porto de Clysma.

A vela áurica, nativa e predominante dos mares orientais, movendo embarcações que dela fiavam a sua possibilidade de se chegarem ao vento — manobra indispensável naqueles mares de *monções* alternadas — sofrera uma espécie de repartição geográfica na sua dupla

deslocação para leste e para oeste, capítulo dos mais interessantes na genética da arqueologia naval.

Nesta repartição geográfica, a vela áurica modificara-se, tornara-se quase trapezóide no Extremo-Oriente ao contacto com a vela ripada do junco, enquanto no Ocidente triangulava a caminho do Erytreu, donde armava o seu salto para o Mediterrâneo Central. Assim o *Gwarib* árabe, com que o Islam se apresenta nesse Mediterrâneo, é ainda uma vela evoluída, que se chamou latina. O seu primeiro contacto com o bizantino, mudaria a sua designação para *Caravus*, assemelhando-o ao corvo, perfil de ave de presa, ligeira, veloz, com a proa alongada e fina, aerodinâmica. Quando tem as velas amuradas ao revés, lembra de facto a linha elegantemente incisiva da gaivota voando.

O *Carib* serve ao muçulmano para transporte rápido ou, armado quando necessário, para comboio de transportes bojudos de material ou pessoal. Segundo Amari, é um tipo de navio corsário. Casco de relação superior a 3 : 1, fundo estreito, querena afilada, tonelagem orçando por 50 a 100 tonéis, calado reduzido, a proa por vezes acastelada, obras mortas mais rasas, dando pequeno alvo. A sua qualidade essencial era ser muito andejo, mais próprio para a exploração ou comunicação distanciada.

O arabismo, após a sua invasão mediterrânica, rumou de preferência para o Norte africano, fixando-se primeiro no Maghreb, depois nas Espanhas: o *Carib* prestes mudou, pela idiomática italiana vigente no Mediterrâneo, em *Caravo*. Foi a *Caravela*. E ainda aqui no Ocidente continuou evolucionando, com os retoques que lhe exigiu o Mar Oceano.

Assim, «a vela árabe, procedente verosimilmente de

uma vela áurica indiana mais antiga, foi a que se distribuiu por área mais extensa, pois, nas suas diversas contingências, foi do Annam às Antilhas. Os Árabes conquistaram e longamente ocuparam a Península Ibérica e Portugueses e Espanhóis foram os únicos que adoptaram a nova vela. Os Árabes não puderam ultrapassar o sul da França e os mareantes das costas europeias não navegaram com pano latino. Os mediterrânicos povoaram as Antilhas e impuseram a sua vela aos seus indígenas (30)».

Esta teorização do arqueólogo seria perfeita, se não falisse num ponto: não se prova da história que os Espanhóis tivessem adoptado a vela árabe, pela simples razão de que a sua actividade marítima foi tardia e incompleta. Tal adopção é genuìnamente portuguesa. Os estaleiros lusitanos da costa atlântica construíam *Caravelas* muito antes do começo da nacionalidade, caravelas que paulatinamente evolucionaram para navegações de longo curso. Assim, as caravelas espanholas são importações do mundo português audaz e empreendedor (*).

Resumindo: A antiga vela oriental, que deixara no Mar das Índias um representante no actual *pangaio*, evolui no *Carib*, primeiro eritreu, depois mediterrânico. E ao contacto com a brisa oceânica, apresenta-nos, aper-

(*) «The Arabs left their deserts and took to the sea; they became for a short time in sailling, as in philosophy, the teachers of their new subjects. They took this sail, they lightened and lenghetened the yard, they lifted the peak up high, they clewed down the foot and very soon they have that triangular and lateen sail wich will, perhaps remain when every other evidence of their early conquering energy has desappeared. With such a sail they drove that first fleet of theirs wich gave them at once the islands and the commerce of the Mediterranean». H. Belloc. *Stories and Essays*. (Everyman's Library — 1838).

feiçoando-se e adaptando-se a novas condições, a *Caravela*, portuguesa primeiro, espanhola mais tarde.

Álvaro de Córdova, o revoltado e fanático anti-islamita, exclamava indignado na sua *Indiculos Luminosus* (31): «*Ah! Todos los jovenes cristianos notables por su talento solo saben la lengua y la literatura de los arabes, leen y estudian celosamente libros arabigos, forman con ellos grandes bibliotecas, y por donde quiera proclaman que es digna de admiracion esta literatura*».

Citando o sugestivo trecho, acrescenta o egrégio Gonzalez Palencia, para que não restem dúvidas: «*Además, muchos vestian, tenian harem y se circunsidaban como los musulmanos*» (32).

O Islam, religião proselitista embora, não ambicionou ser, na Espanha, um credo universalista de imposição forçada. O Islam era uma crença árabe, indispensável a todos os árabes, mas desinteressada, sob o aspecto devocional, dos não-árabes — de quem apenas exigia submissão, trabalho e o *Kharadj*, o tributo de territoriedade. Pouco propenso à lavoura, o omeíada espanhol aspirava a constituir uma classe senhorial, espécie de *kerrenvolk*, necessitando de classes submissas, pouco importando se conversas ou não, mas que laborassem a terra e fomentassem a riqueza. O Muçulmano de estirpe, gozando dos despojos e das terras, pagava só a *sadaka*. Mas o cristão converso pagava a *sadaka* e mais o *kharadj* — e continuava a trabalhar para os senhores. Mas tais e tantas eram as vantagens de se ser muçulmano, que, a despeito de tudo, as conversões afluíam (33).

É que Abder Raman I conservara aos cristãos todos os seus privilégios: regerem-se pelos seus magistrados e bispos, usufruírem dos seus bens, templos e cultos. Domínio mais suave, em tempos medievos, difícil seria

achar outro. Por isso exercia o Islam, pelo humanismo do seu regime, tão profunda atracção sobre as gerações novas da cristandade vencida, mais isenta de ódio sectário.

As alianças matrimoniais entre as duas raças tinham-se multiplicado, e o exemplo viera de cima. A avó de Abder Raman III fora a princesa cristã Dona Iniga. O *Hagib* Almanzor desposara a filha de Sancho II de Navarra, como Afonso V de Castela a princesa Zaida, filha do Emir Aben Ahmed, como muitos outros príncipes do Islam ou da Cristandade tinham nascido de princesas de crença oposta. A nova aristocracia cristã formava-se de sangue cruzado. Em cada encontro militar, eram aos milhares os captivos que logo se convertiam à fé do vencedor e criavam gerações nessa nova fé. Cita-se o exemplo de, à volta de 1100, Taxfin ter comprado numerosos escravos do fundo da Mauritânia — que outrora tinham sido cristãos — enviando-os para a Andaluzia e recebendo em troca outros tantos jovens cristãos que educara e treinara para sua guarda pessoal, à maneira dos Mamelucos do Egipto ou dos Janízaros da Turquia.

Se na massa anónima muitos conservavam o seu credo, buscando ansiosos o nivelamento social e económico com a camada islamita, era porque ninguém lho proibia. Nisto se consubstanciara a grandeza do regime omeíada das Espanhas. É històricamente errado partir-se do princípio de que a Península era fundamentalmente terra cristã, onde o Islam adventício se impusera pela força, odiado pela população ainda exígua, como qualquer invasor moderno. Ademais, nem os mesmos visigodos haviam sido originàriamente católicos, cristianizados pelo arianismo que, havia apenas um século, cedera o passo, não sem violentas lutas, ao catolicismo.

É pois discutível se a neoconversão islamita teria de facto representado um desmaio no progresso civilizador das populações ibéricas. A mescla populacional operada por 700 anos de endosmose islâmica — da qual foi um símbolo e um penhor o famoso tributo das *Cem Donzelas* que a cristandade voluntàriamente pagava — determinara a formação dum povo que não era uniformemente árabe, nem latino, nem visigodo nem berbere, mas sim duma raça nova que, por novos enxertios, se apresentava diversamente doseada na sua estrutura. O casamento do filho de Musa com Egilona, a viúva do último rei visigodo Ruderik, simbolizava bem o consórcio pertinaz que através dos séculos acabaria por nivelar uma população que a ficção literária, apoiada pelo sectarismo religioso, supõe dividida em dois compartimentos estanques ferventes de ódio.

Em 1027, à data da morte de Afonso V de Leão, os príncipes cristãos, longe de se afrontarem com a presença do muçulmano, pactuavam com este, para melhor se guerrearem entre si. No assalto a Medina, o *Hagib* Almanzor fora auxiliado por numerosos cristãos transfugas dos reinos da cristandade, tal como em 1086, na famosa batalha de Zalaca, 30 mil muçulmanos omeias faziam parte das hostes de Afonso VI, sendo os que mais ardentemente tinham combatido contra os Almoravidas de Yussuf Taxfin. A Cruz e o Crescente, simbòlicamente inimigos, faziam da guerra santa uma expressão vazia de sentido, a despeito das imprecações dos ulemas por um lado ou dos monjes de cruz alçada por outro. Assim se colocaram ao serviço dos emires um D. Fernando de Leão, um Gonçalo Nunes de Lara, um D. Diogo de Córdova ou um D. Pedro de Portugal — sem maior referência ao famoso Campeador, certamente assim chamado pela facilidade com que mudava de campo...

Os Almoravidas, se tinham por um lado difundido a cultura hispano-árabe, deslocavam por outro o seu centro de irradiação. Yussuf-Ibn-Taxfin era, como sabemos, de formação berbere. A sua corte não foi em Córdova, como sonharia, mas em Marraquexe, e para lá seguiu a intelectualidade hispânica, céptica, liberal e gozadora, despertando ódios vesgos no fanatismo africano. Aos Almohadas, expressão desse fanatismo, se não lhes seria difícil destronar Córdova, mas fácil lhes foi destronar Marrocos, derrubando por via indirecta os últimos abencerragens (*Aben Saraj*) do almoravidismo.

À arabização dos espanhóis do regime omeíada, substituira-se a hispanização dos muçulmanos da Mauritânia, o que, é bem de crer, levaria insensìvelmente, pelo levedar dum fermento dissolvente do carácter, à próxima derrocada do almoravidismo. Os Almohadas, de estreito e intolerante fanatismo, tinham sem querer extremado os campos. E o Monje de Cluny, de cruz alçada, o autêntico «terceiro homem» dessa história, triunfara nesse alastramento dos Francos que foi a *Reconquista*, e que se operou, na realidade, por uma *Retirada* desairosa do islamismo decadente.

Todavia, enquanto os reis cristãos desciam das serranias a conselho de seus monges e cavaleiros, e em Marraquexe os reis muçulmanos se prostravam ante o Corão guiados pelos ulemas, a arte, a literatura e a ciência permaneciam, por largo tempo ainda, cultivadas com esmero, na velha capital dos Califas. Nas cortes recristianizadas de Burgos ou de Leão, as damas interrogavam os seus guerreiros de torna-viagem sobre a moda, os tecidos, as jóias, os mais penetrantes perfumes de Córdova ([34]). Uma tal irradiação vem até ao século XV, e eram os monarcas cristãos os que mais favoreciam a islamização dos hábitos e costumes, censurados muito

embora pelos intolerantes da sua corte. Mas — assentemo-lo bem: a islamização hispano-árabe pouco tinha de comum com o islamismo oriental mais que o culto do Profeta.

Um extremado chauvinismo esforça-se por demonstrar que a penetração muçulmana nenhum rastro deixou na sua demorada passagem ibérica. Estudos insuspeitos e sérios de sobejo nos convencem que a aura da Renascença, que varreu a Europa e fortemente a civilizou, lògicamente proveio do estabelecimento do Califado omeíada na Espanha, que se tornara, desde o século X, o archote que marchava na vanguarda da civilização ocidental.

Nas páginas precedentes anotámos como a luta, que longa e surdamente se travava entre as hordas montanhesas, capitaneadas pelos seus condes franceses, e as raças cruzadas do maometismo sob o mando de walis ambiciosos e decadentes, se explicava pela coesão e avidez dos que nada possuíam e tudo ambicionavam, e o negligente cepticismo dos que tudo possuindo nem sequer pensavam no que perdiam.

Sete séculos de tolerância num regime de conciliação haviam quase nivelado a massa da população hispânica, mental, social e racialmente.

A história da Reconquista afigura-se o movimento duma pêndula entre o império muçulmano do sul e o cristão do norte. Favorecidos pela inércia do muçulmano, muitas vezes de braço dado com ele, os cristãos realizavam as suas algaras: matavam muitos mouros, cativavam outros, tomavam castelos. Então o Califa saía aborrecido a batê-los, afugentava-os para as suas montanhas e voltava ao luxo degradante do seu harém. Mas novas revoltas surgiam no seio do Islam, e então os cristãos saíam dos seus esconderijos, desciam as verten-

tes, retomavam os castelos. No caos em que vivia, o Islam, cada vez mais dessorado e impotente, não foi destruído nem expulso, — abandonou-se, entregou-se.

Todavia, novos agrupamentos franco-burguinhões, de gente ambiciosa e ardida, descia pelos desfiladeiros pirenaicos e ia-se infiltrando para o sul e constituindo pequenos condados, que se digladiavam entre si, mas revolucionavam o meio, invertendo as situações. Das populações locais, a grande maioria, como sempre e em toda a parte ansiosa por conservar as suas posições, regressava ao antigo credo com a mesma resignação com que dele saíra; e a minoria constituía a classe dos *Moriscos* ou *Mudejares*, fiéis à sua civilização e à sua crença. Mas aquele espírito de conciliação de que o Islam dera provas, cessava por completo.

Com o tempo, e sob a inspiração dos mosteiros, contra os *Mudejares* promulgou-se uma legislação odiosa, a que a ambição rapace dos novos senhores dava aspectos desumanos. Excluídos de todos os empregos — diz um historiador — espoliados do direito de propriedade, esmagados de impostos, vexados no exercício do seu culto como nos seus hábitos e costumes, os Mouros Mudejares começaram por ser assimilados aos Judeus já em pleno regime de perseguição. Foram igualmente forçados a trazer um sinal distintivo, a não usar nomes cristãos, a viver em bairros segregados — as *aljamias* — onde permaneciam incessantemente expostos aos insultos e à pilhagem da população recristianizada. «Vida miserável, tão diferente da existência fácil, tranquila, protegida, quase nobilitada, que tinham desfrutado os cristãos mosárabes sob o regime dos Emires e dos Califas» ([35]) (*).

(*) Houve pior mais tarde, que a esta história não interessa, mas testemunha o ponto a que chegara a intolerância. Na expul-

Assim, quando o fanatismo inclemente cortou os últimos elos entre os dois sectores em que se dividiu a população, renegando a tolerância jurada e expulsando os chamados *Moriscos*, desterrava sem nisso pensar os verdadeiros habitantes do país, pois os «*cristãos*» que agora reinavam, incluindo os dinastas, pertenciam na sua maioria a estirpes estranhas à velha Hispania transformada.

A traduzir, aperfeiçoar e divulgar as ciências precursoras, tinham-se gasto as energias mentais do Islam, enquanto as cristandades do Ocidente gastavam as suas em longas e ásperas guerras.

Toda a ciência — chinesa, indiana, mesopotâmica, palestínica, acrescentadas da grega e da egípcia — havia sido recuperada, mercê dum formidável expansionismo religioso, militar e económico. Elaborada em tais mãos, vertida, ocidentalizada, foi a mestra de sábios europeus, nas escolas siciliana, toledana ou catalã.

A cultura portuguesa dos séculos XIII, XIV e XV, preparatória dos grandes feitos marítimos nacionais, fora em grande parte subsidiária, na cosmografia, nas matemáticas, na astronomia como na arte de navegar, dessa ciência islâmica. Tal como no nosso tempo, estudiosos e cientistas expulsos da sua pátria por odiosas perseguições, buscavam em terras de empréstimo — a Alemanha Central, a França Meridional, a Itália Ocidental ou Portugal — um acolhimento compassivo, deixando espalhados, pela sua via dolorosa, reflexos tardios do seu muito saber. Foi desta guisa que o Extremo-Oci-

são dos *Moriscos* em 1609 por Filipe IV, os que embarcavam para fugir, eram degolados a bordo dos navios, roubados, atirados ao mar e suas mulheres e filhas violentadas pela marinhagem cristã, e os pais forçados a abandonar os filhos menores de 7 anos.

dente europeu começou de importar, já em pleno século XIII, os elementos de estudo que, aplicados à sua arte primitiva de navegar, geraria, em fins do século XV e XVI, a sua epopeia dos Descobrimentos.

Poderemos pois rematar com o conceito lapidar dum historiador eminente: «*Riscai os Árabes da História e vereis como a Ciência da Europa aparece atrasada de muitos séculos*».

Lamentável é, por isso, que em terra portuguesa, outrora muçulmana, quiséssemos escrever a história da nossa ciência astronómica, cosmográfica ou náutica, sob imperativos de paixão sectária — *riscando os Árabes dessa História.*

DO MEDIEVISMO GEOGRÁFICO E NÁUTICO PENINSULAR

Refere a crónica que S. Luís Rei de França, a caminho de tomar Damieta, em 1249, perguntara um dia ao capitão do seu navio, em que ponto se encontravam. O capitão, um genovês, desdobrou uma grande carta, pôs o indicador em certo sítio e disse:

— Sire, aqui...

Não reza a história se o Rei-Cruzado compreendera a explicação. A ciência não era ao tempo apanágio das pessoas reais.

Em 1209 fundara-se a Universidade de Palência, das mais antigas da Europa, e em 1215 a de Salamanca. A exemplo dos Emires maometanos, os Afonsos de Castela curavam de chamar à sua corte cientistas e filósofos árabes e judeus, neo-cristãos e mudejares. E estes primeiros gestos dos Emires Cristãos — que como tais eram tidos os monarcas da Reconquista — cumulavam ao depois naquele Rei-Sábio de quem se escreveu que: «*ninguém afirmará que usou de bom senso, mas jamais se dirá que algum o igualasse no saber*».

Afonso X compreendera como o Islam se suicidava nas Espanhas e como seria proveitoso herdar tudo

quanto esse Islam realizara em matéria de cultura neste recanto do sudoeste europeu. A sua *Escola de Tradutores* de Toledo, cenáculo dos grandes pensadores da época, empregara-se a fundo a devassar toda a massa dos manuscritos e códices que o arabismo legara, convertendo-a para o latim corrente, quando não para o provençal ou o espanhol arcáico (*).

A partir de 1100, desagregados, batidos pelos Almohadas, arrastando o seu cortejo de judeus e mosárabes perseguidos, refugiam-se os Almoravidas no arquipélago balear e nas terras próximas do Roussillon e da Provença. E assim renascem, pela *cristianização* pacífica e ordeira da ciência árabe-judaica: a matemática, a astronomia, a cartografia, a instrumentação e a arte de navegar.

Dos dez tratados dos *Libros del Saber*, tinham decorrido aquisições fundamentais para a ciência aplicada. Mas a sua parte substancial seriam os trinta e cinco capítulos dos *Libros del Astrolábio*, que ensinavam a construção e o maneio do instrumento para achamento da ladeza pela altura estelar. Era sobretudo a arte de navegar que encontrava solução a muitos dos seus in-

(*) Com Gerardo de Cremona, Juan de Luna Hispalensis e Domingos Gondisalvo, constituíra-se a trindade dos grandes tradutores. Mais distantes em tempo e lugar, viriam Averrois, Otão da Frisia, o arcebispo Gerberto, que foi depois o Papa Silvestre II, e o médico Pedro Hispano, que foi depois o Papa João XXI. Campanus traduzira o Euclides da versão árabe, como Pedro, o Venerável, vertera Averrois. Discípulos difundem e excedem o saber dos mestres, como Benjamim de Tudela e Pico de Mirandola. E o mundo assiste, ao sopro do saber toledano, à floração de vultos como Alberto Magno, Vicente de Beauvais ou Roger Bacon, Pedro Albano, George Peurbach ou o seu discípulo João Muller, o *Regiomontano*.

trincados problemas, como nas *Sete Partidas* do mesmo sábio monarca, tão sábio quão insensato, a quem se atribui a facécia herética de que: «*Se a divindade o tivesse consultado antes da criação do mundo, este saíria obra mais perfeita*». E lá teria as suas razões...

Fora sobre a Arte Náutica por excelência de Tabit-ibn-Corrah que o Rei Sábio traçara a espécie de Regimento para Pilotos e *Naucheros*, ordenando sob pena capital que ninguém assumisse comandos sem prèviamente dispor da tríade indispensável: *astrolábio, agulha* e *carta de marear* ([36]).

Sensatamente, na mesma ordem de ideias, e no mesmo ardente interesse pelo progresso das ciências, em especial da ciência aplicada à navegação, tinham os Condes de Barcelona, longe de se afogarem em intolerâncias histéricas contra o arabismo esclarecido, fomentado elementos fecundos de ciência e arte, criando para si, com o auxílio do povo vencido, uma Marinha poderosa. E entrando em Valência, Jaime I, *o Conquistador*, apodera-se dos estaleiros mouros de Tarragona e Tortosa, constrói outros, e passa Aragão-Catalunha a controlar as antigas linhas da navegação árabe para Marrocos, Tunes, o Egipto ou Creta, monopolizando o rico comércio do Oriente. Em 1268 a fama do seu poder marítimo atrai a Barcelona uma embaixada gengiscanida que lhe propõe a tomada da Terra Santa. E essa é a herança que Jaime I lega ao seu sucessor Pedro III *o Grande* que, apreciando o valor de uma marinha técnica e militarmente forte, concebe o plano de a desenvolver segundo uma fórmula que diremos $1 > 3$, ou seja: capaz de bater as frotas conjugadas de Veneza, Génova e Pisa, suas possíveis rivais na hegemonia do Mediterrâneo.

Em 1272 surge na Mayorca o espírito poderosamente

enciclopédico de Raimundo de Lulo, que consubstancia toda a gesta científica daquele centro de estudos. É o mais antigo cientista cristão que se consagra à náutica e, ansioso por contraminar o arabismo, torna-se sem querer um servidor do mesmo arabismo. Se o seu nome não logra nas enciclopédias o realce a que lhe dão direito as suas criações na Arte de Navegar, da singular coincidência da sua vida com as tentativas de navegação sistematizada do largo, dir-se-ia que a Providência o designara para, difundindo o saber náutico hispano-árabe, abrir caminho às grandes experiências oceânicas do pleno século XIV.

Por esse tempo a navegação pela estima, de rotineiro uso, não excluía os prolegómenos da navegação astronómica. Eram processos difundidos pelos *Libros del Saber* e os do *Astrolábio*, as *Taboas Afonsinas* e o *Código das Partidas*, muito embora saibamos que até à era avançada do século XVI, em que se revelam os grandes técnicos portugueses, raramente se empregariam como prática corrente. Mas, sem pretensões a escola, os *naucheros* submetiam-se a provas de competência perante «sabedores do mar», em que mostrassem conhecimentos não só de marinharia, como de física, topografia e meteorologia regional, quanto o permitisse a cultura do tempo ([37]).

Pedro III ordenara que nenhum navio largasse sem se prover de duas cartas náuticas, há muito confeccionadas nas Baleares. A primeira rosa dos ventos aparecera num mapa catalão e de origem catalã fora também o primeiro portulano normal ([38]). Com tais elementos redigira D. Martinho de Aragão, no silêncio da sua rica biblioteca, o seu *Libro sobre la Carta de Navegar*, considerado o «primeiro manual prático de pilotos ou *naucheros*» ([39]).

A navegação que, através do Estreito, conduzia os produtos mediterrânicos para as Ilhas do Estanho, data de épocas proto-históricas. Mas ante esse progresso técnico, fautor essencial do seu poderio, poderíamos dizer, se nos fossem permitidas comparações, que nesse distante século XIV, Catalunha-Aragão adquirira, na sua área mediterrânica, a mesma supremacia marítima que cinco séculos mais tarde reaparece, com a era chamada vitoriana, na história britânica. Essa supremacia provinha do precioso legado que a Catalunha recebera da ocupação hispano-árabe. E permitia ainda que os seus nacionais escrevessem *boutades* do teor seguinte: «*Venecia y Genova la miraron con recelo, Pisa con cautelosa inquietud, la Provenza con odio irreconciliable, Castela con respeto, Argel y Marruecos con temor y Napoles con la mirada del vencido*». Rematando enfàticamente, à boa maneira espanhola: «*Ni los peces osaran levantar la cabeza en el mar, sin llevar un escudo de las armas de Aragon...*».

A história marítima das Repúblicas Italianas sucede ao declinar da influência árabe na bacia do Mediterrâneo. O extremado individualismo de fonte beduína, conjugado com o da própria religião, não permitira a coesão indispensável ao seu imperialismo. Tudo acabara na ambição dos walis, nas intrigas dos haréns, na rancorosa emulação entre mouros e sarracenos, o movimento dos mosárabes aliando-se aos *renegados* — e o tenaz avanço da Reconquista.

Das Repúblicas herdeiras do génio marítimo greco-romano, Amalfi despertara cedo para a navegação, e das suas escarpas abertas em terraços, que fazem hoje o encanto dos turistas, a sua actividade convergia para as águas da sua enseada, donde partiam suas galés em

demanda do Levante. Nessa velha Itália prevaleciam ainda as leis da *Naumachia* do imperador Leão, famoso tratado no qual se dizia já: «*A primeira coisa é bem conhecermos a arte do piloto, isto é: o rumo dos ventos, o movimento e a variedade de aspectos dos astros, as revoluções do sol e da lua*».

Activos e arrojados, os amalfinos tinham fundado em Jerusalém a Ordem Hospitaleira, mais tarde celebrizada, que assumira a obrigação de *combater sem tregoas os muçulmanos*. Mas em 1137, uma ofensiva de 100 galés pisanas tomava aos amalfinos dois castelos. E em começo de decadência — a despeito do decantado Flavio Gioia — Amalfi desertou dos mares outrora tão seus.

Assim entrava Pisa, estranha e misteriosa, da foz do seu Arno, em momentos de glória que parecia imperecível. Navega, comercia, enriquece, e anseia, como as suas irmãs, pelo contacto muçulmano, visando à riqueza do Oriente. Pede navios a Veneza e Bizâncio, dinheiro a Florença, mareantes a Génova. E porque a todos recorre, todos dela abusam, pretendendo impor-lhe uma hegemonia política a troco da sua importância marítima. No seu longo e secular esforço, gasta-se exaustivamente pela posse da Córsega, da Sardenha, das Baleares, afrontando rivalidades poderosas como a de Génova e a de Aragão.

A Sicília fora, como todos sabem, o cadinho onde fervilhavam as inovações da arte de navegar escandinava, grega, árabe ou judaica. Sob a égide de Roger II, com os elementos que logo serviram ao grande Frederico, ali compusera Abdalah-ibn-Idrisi (*Edrisi*) o seu enciclopédico *Kitab al-Rugari* e traçara o seu famoso mapa dos *climas* cujo sistema de projecção servirá a Mercator.

No século XIV foram os Genoveses, herdeiros dos Sicilianos, em contacto com os Catalães e na sucessão do arabismo, a deter o primado da náutica. A história marítima de Génova é a crónica de uma mulher desgrenhada, a transbordar de talentos e virtudes, mas que, roída de ambições excessivas, quis tudo abarcar para tudo perder. As suas galés percorrem todos os caminhos, bate-se em todos os mares, faz comércio e faz política, mas a energia do génio ligure, tão ardorosa e vivaz, esgota-se em disputas sem proveito, com Veneza, Pisa, Bizâncio, Aragão, Marselha ou o Islam, e em rancorosas lutas intestinas. «*Non potè, a differenza dell'emula sua Venezia, darsi un governo forte e durevole*». Mas as guerras marítimas que travava, colocavam-na na vanguarda da preparação técnica, em matéria de navegação: «*Co'cittadini suoi sparsi su tutti i mari e su tutte le coste* — acrescenta o historiador — *Genova come l'antica Atene cui per più rispetti si rassomiglia, fu a quando a quando capace de sforzi maravigliosi né mai mutó l'ardita e marinaresca indole sua*» ([40]).

Esta *ardita e marinaresca índole* que a história lhe reconhece, frutificara numa pléiade de mareantes sabedores de que, como a seu tempo veremos, a Europa ambiciosa mas desprovida lançava mão, convidando-os, contratando-os ou aproveitando-se do seu génio simultâneamente dado à ciência e à aventura. Assim partiram de Génova, Ruggiero Lauria para o Aragão, Benedetto Zaccaria ou Ranieri Grimaldi para França, Ambrosio Boccanegra para Inglaterra, Emmanuele Pezagno para Portugal. E outros ainda, como astros rebrilhando na sua história: Jacopo Mallocelli, Conrado Lancia, Tomazo Spinola, e a grande linhagem dos Doria: Conrado, Oberto, Lamba, Gasparo, Juan Andrea, Gianettino, etc. Todos sentiam na alma a atracção dos mares

e da ciência aplicada às emergências da sua navegação.

Foi a uma frota de galés genovesas que se deveu o êxito da Cruzada do Bulhões. E por 13 anos consecutivos foram 70 galés de Génova que sustentaram o principado cristão da Palestina. E foi então que o rei Balduino fez esculpir numa arquitrave do Santo Sepulcro a legenda: «*validíssimo presidio dei genovesi*». Era de facto Génova, ao tempo, a Rainha dos mares.

A cartografia constituía, porém, a sua especialidade. A soldo de chefes árabes ou turco-mongóis, como Hulagu e Oleg Bey, mareantes genoveses ensaiavam-se a traçar cartas marítimas, com actualização das existentes rudimentares e grosseiras. Aventa-se com razão que a navegação dita astronómica, regulada pela observação dos astros com determinação da sua altura para achamento dos pontos e traçado de derrotas, teve a sua origem na marcha nocturna das caravanas, na sua longa caminhada por *mares interiores*, que são os infinitos desertos de areia, palmilhados de noite, à luz das estrelas, para se fugir ao calor sufocante do dia.

No mar, a mais apertada cabotagem não dispensava a carta como ponto de referência. A Génova se devia o aperfeiçoamento das cartas náuticas, do qual saíam, em princípios do século XIV, os mais afamados portulanos. Benedetto Zaccaria, senhor de Chio, fora grande construtor de cartas marítimas. Veneza pedira a colaboração de Pietro Vesconte para a sua navegação da Flandres e Vesconte fizera para Veneza a sua carta de 1318. Dela se ilustrara o *Liber Secretorum* de Marin Sanuto. E, assim, começara para Veneza a época gloriosa da sua própria cartografia, que resultou na verdadeira fábrica que foi o mosteiro camaldulense de Murano.

As escaramuças que, na sequência de rivalidades económicas e políticas, frequentemente se feriam nos litorais, na foz dos rios, nos canais dos arquipélagos, por todo esse Levante ítalo-grego, treinavam os chefes marinheiros e conferiam-lhes a aptidão, que largamente provaram, de treinar por seu turno as pobres marinhas incipientes do seu tempo. O império grego de Bizâncio, «*em mãos de homens ineptos e venais, poucos navios tinha*».

Quanto à Europa Ocidental, quando Ricardo Coração de Leão, a caminho da sua cruzada, trouxe uma frota consigo, mandando que outra se aprontasse nos seus domínios marselheses, verificou-se como eram antiquados os seus navios, inábeis os seus marinheiros, demoradas e perigosas as singraduras. A sua frota conseguiu chegar ao Próximo Oriente porque o Califado das Espanhas, desinteressado da Palestina, lhe permitiu a travessia. Quanto ao seu comparsa, o francês Filipe Augusto, esse era pobre em marinha ou marinheiros. E quando os Muçulmanos, largando da Sicília ou da Sardenha, levavam as razias até à foz do Tibre, o Pontífice tocava a rebate, acudiam os duques com arremedos de frotas, mas os êxitos, mesmo com o auxílio mais eficiente das Repúblicas, contavam-se pelos dedos.

Assim, da síntese crítica desta primeira fase da história marítima, uma primeira conclusão decorre: os países da Europa Central e Ocidental, mais ou menos debruçados sobre o Oceano, foram os mais atardados na orgânica das suas frotas, na sistematização dos progressos técnicos e no seu pleno emprego para a consecução dos seus objectivos nacionais — mesmo aqueles que, como a Grã-Bretanha, tinham começado por receber uma avultada herança de audácia latente e de preparação técnica de seus ascendentes nórdicos, e, todavia,

só tardiamente encetaram a sua era de inigualável expansão marítima.

Muito embora uma etimologia rebuscada pretenda que o prefixo *Nor* dos *Northman* ou *Normandos* não significa o Norte, mas sim o Mar, a história, confirmando a sua reconhecida aptidão marinheira, pouco nos revela quanto à sua arte de navegar. As *sagas* corriam de boca em boca através de gerações desprovidas de crónica sistemàticamente escrita.

O *Heimskringla*, a *saga* das navegações normandas, é uma mescla de realidades e fantasias, em que a odisseia dum *Odin* mitológico e seus descendentes Harold-Bela Cabeleira ou Ivar-Far-Farer, o *Viajante Longínquo*, termina nas evidências históricas dum Erik-o-Ruivo ou dum Alfredo Magno tido como o criador da marinha britânica. É, pois, às *Sagas*, como último recurso, que deveremos ir buscar a história nebulosa destes navegadores exímios, a quem o simplismo das crónicas portuguesas erradamente atribui o escopo de pretenderem libertar a terra cristã da opressão maometana.

Nas suas operações de desembarque em força e razia local, que não diferiam grandemente das dos outros povos antes e depois, vários motivos preponderaram: a rivalidade de um paganismo nómada e cubiçoso contra um cristianismo sedentário e rico; a aversão invejosa do bárbaro contra o conforto do civilizado; a ambição do espaço vital de uma população em progressivo aumento desde o século VII; o espírito de aventura inato, servido por uma feliz adaptação ao meio marítimo e fácil utilização desse meio para satisfação dos imperiosos particularismos tribais.

Não se limitavam os Normandos, como se pretende,

a rapinar, massacrar e reembarcar, antes todo o seu interesse visava à penetração do *hinterland*, à criação de núcleos de povoação; em resumo: ao sedentarismo confortável e opulento, ambição derradeira e íntima de todo o nómada, seja de via terrestre ou marítima.

Foi após suas lutas de estabilização no Norte que os Vikings se lançaram em explorações meridionais, começando pelo estabelecimento definitivo no Noroeste francês, onde de certo modo criaram novas adaptações (havendo autores que fixam uma separação pragmática entre *Normandos* e *Vikings*, estes pagãos e aqueles já conversos). Fosse como fosse, em 844-45 descem aos povoados ocidentais, atravessam a Biscaia, reconstituem-se na Finisterra Galaica e afrontam a gente sedentária e rica do Islam. Abder-Raman II achava-se na campanha da Sardenha quando a sua retaguarda foi assaltada por aqueles que, no dizer dos cronistas árabes, *traziam um furacão em cada remo*. Dezasseis mil homens, altos, louros, de olhos azuis, brandindo suas lanças, descidos de muitas naves, surgem em Lisboa, que arrasam a ferro e fogo, correm pelo Algarve, afugentando a pacífica navegação muçulmana tomada de pânico, entram rapinando e matando em Cádis, em Medina Sidónia, em Sevilha. Os cronistas árabes classificam-nos de *Madjus*, idólatras. Mais sagaz, Abder-Raman convida-os — para os conter — a estabelecerem-se em explorações agrícolas, *sedentariza-os*, ao mesmo tempo que constrói frotas oceânicas para os bater no seu próprio meio. Mais tarde se veria o considerável *apport* que os Normandos trouxeram à corrente sanguínea lusitana.

Num segundo afluxo, em 859-61, os Normandos voltaram, sob a chefia de Hastings e Biorn *Costela de Ferro*. Devastaram de novo a costa galaico-portuguesa, arrasaram mais uma vez Lisboa e Silves e penetraram

novamente no Mediterrâneo, por Cartagena e Málaga, raziando a Ibéria até Narbona e o Roussillon. Tinham a atracção das ilhas e dos deltas, pelas facilidades topográficas de fixação e penetração, conjugadas com a forma da sua navegação. Ao povo de marinheiros de aventura que nas razias só lutava pelo interesse económico, não o animavam grandes ideais de ética religiosa, mesmo quando ao depois ostentavam nos ombros a cruz de Cristo.

São conhecidas as suas incursões ibéricas já na vigência da nacionalidade portuguesa. Mas não interessa tanto ao sentido deste estudo a história dessas e outras incursões como o contributo que acaso troxessem à arte náutica peninsular. Tratava-se de facto de uma raça de navegadores exímios, os primeiros a fender o Atlântico de lés a lés, estabelecendo feitorias e carreiras marítimas, condicionadas embora pelo tempo e pelo grau da sua civilização, quando esse Oceano ainda constituía para os povos peninsulares, mesmo para muçulmanos, destros senhores de muitos mares, uma temerosa incógnita.

Como navegavam os Vikings nos seus aventurosos cursos oceânicos? Se não podiam alcançar pontos prèviamente determinados, por carência de equipamento e cultura adequados, sente-se a crítica histórica embaraçada para explicar como foi possível, durante séculos, manter-se regular intercurso entre as duas costas opostas do Atlântico Norte, com as dificuldades inerentes. Não será, pois, fora de propósito rememorarmos os elementos de náutica de que a navegação normanda poderia dispor e sobre os quais não são prolixas as crónicas.

Sabe-se como o navio tipo da sua navegação de longo curso foi o *drakkar*, de quilha alongada, a popa e a proa afiladas. Ao tempo da sua navegação oceânica, o *drakkar*

evolucionou num navio redondo, de tonelagem à volta de 100 tonéis. O Heimskringla de Erik *o Ruivo*, refere um *drakkar* com um castelo a vante e uma pequena coberta à ré, navegando com velame ao largo e a remo nas proximidades do litoral. O *drakkar*, ornado de escudos e emblemas, que servia de transporte nos desembarques de força, era servido pelo *skuta*, navio pequeno, lesto, de 30 homens o máximo, que corria para o interior dos rios. Mas como navio de comércio, o *drakkar* era substituído pelo *knorr* ou *half-skip*, de pano rectangular, cordoame de pele de foca e equipamentos de cobre. O percurso era medido por singraduras e cada singradura constituía um *daegr*. A velocidade horária média não iria além de 4 a 5 milhas. Num Heimskringla se lê que certo Thorarin Nefiolson foi da Noruega à Islândia fazendo 750 milhas em 4 dias, ou, aproximadamente, 7 milhas horárias.

Ninguém poderia hoje contestar que os Normandos fossem navegadores de raça, de aptidão hereditária, os melhores exploradores do seu Oceano até o 1.º quartel do II milénio. É de admitir que corressem em navios de alto bordo, pois tinham adoptado a *dromona* bizantina e a *galeid* mediterrânea, já com pano que lhes permitia chegarem-se ao vento. Nas suas distantes excursões, ao mesmo tempo que pelo Mediterrâneo subiam ao golfo ligure ou desciam ao tirreno, pela Rússia de Rurik alcançavam o Mar Negro, o Cáucaso, Bizâncio e os cursos do Eufrates e do Tigre, quase fechando o grande circuito da Europa. Nos cronicões conventuais, simultâneamente feridos na sua crença e no seu interesse, os monges representavam os Vikings como bestas-feras, cruéis e incultos. Sabe-se hoje que o não eram, antes pelo contrário: de espírito penetrante, propenso à aprendizagem, o seu contacto com os povos do Levante

dera-lhes um certo grau de cultura mais acentuada do que aos povos do centro europeu — e, nessa cultura, um notável conhecimento da arte de navegar ([41]). Deve-se, assim, conjecturar que empregassem a bússola, a carta de marear e, porventura, instrumentos de medição da altura.

Como os portugueses dos séculos XIV e XV, partiriam com o palpite de terras progressivamente descortinadas e que ardentemente procurariam alcançar. Quanto à sua arte marinheira, parece confirmar-se que estudavam com cuidado os rumos, coligidos mais tarde num códice norueguês do século XIII, denominado *Speculum Regale*, possível coordenação didáctica de roteiros anteriormente estudados ([42]).

Torna-se indispensável frisar desde já, para mais exacta compreensão dos factos, que na área costeira do Atlântico Central, o corso de proveniência nórdica encontrava um equivalente no corso meridional de origem hispano-muçulmana. Não se tem atribuído o devido valor a tais correntes corsárias.

A noção do *mare clausum*, inata na mente dos primeiros exploradores oceânicos, despertava imediatamente, por reacção, a ambição dos ladrões do mar e o emprego da surpresa contra navios carregados de botim que, largando de Marrocos, de Sevilha ou do Algarve, desciam até às fronteiras meridionais do império de Yussuf-ibn-Taxfin, que, como é sabido, se alargava de Saragoça-Toledo às portas da Senegambia, ladeando o activo comércio terrestre dos reinos saarianos.

Quando Musa-ibn-Nossayr efectuou a conquista da Península Ibérica e voltou a sua atenção para o mar circunvizinho, o Califa, preocupado, instantemente lhe

recomendava que «reflectisse e não expusesse os Crentes aos perigos dos próximos e tempestuosos mares».

Não se contesta hoje que fossem os Fenícios os primeiros a lançar as suas gaulas, através de Abyla e Calpe — os Colossos do Estreito — às águas atlânticas, estendendo a sua exploração ao norte lusitano como ao sul mauritânico. O cordão de postos marítimos que constituía o *limes* mediterrânico dos Romanos, herdado já da Fenícia e de Cartago, corria do norte líbico pela Mauritânia Ocidental, da Tingitana até à longínqua Guiné. Se se admite a tentativa de Hanon e de muitos outros, correndo quase metade da costa ocidental da África, não é de rejeitar a presunção de ter alguém entrevisto, pelo menos, os arquipélagos próximos — Canárias, Madeira e Açores — indo até, quem sabe?, arrastado por ventos e correntes, até à costa oriental doutro estranho continente, já visitado na sua costa ocidental pela navegação asiática — figurando assim de Novo Mundo para os europeus o que seria já um Mundo Velho para os asiáticos.

Durante os primeiros 1.200 anos da nossa era — escreve um técnico britânico ([43]) — o *brown man* carreou os seus barcos por toda a extensão de dois oceanos, cobrindo mais de 90 graus de longitude com a sua agulha, o seu quadrante, a sua carta de marear. Como ao *white man*, não o afligiam *handicaps* celestes ou marítimos. Por isso também maior glória cabe aos progressos da arte náutica europeia, trabalhosamente obtidos num curto prazo de séculos.

Em consequência do progressivo declínio do arabismo, assistira-se, na bacia do Mediterrâneo, à nova luta pela hegemonia marítima entre reinos e repúblicas da cristandade. É um cruzamento de fogos em que alianças se forjam e se desfazem, com paulatino progresso

da arte marinheira pròpriamente dita: construção com aperfeiçoamento de tipos, melhoria de aparelhagem, utilização de estudos das gerações precedentes.

A observação astronómica fora, desde o início da navegação, simples contemplação dos astros. O mareante de cabotagem, atento às sinuosidades da costa, não parecia menos atento ao movimento celeste, e por isso, já no ano 600 a. C. se concebiam tratados de astronomia náutica. E porventura por isso se achou, nos restos de um navio naufragado do imperador Constantino, um complicado instrumento que muito se assemelhava a um quadrante. Em 1428, quando o nosso Infante D. Pedro percorre os arsenais de Veneza, a *toleta de marteloio* era de uso vulgar. Não se sabe se teria trazido alguma. Nem era necessário, porque navios venezianos frequentavam já os portos portugueses. E muito antes, Roger II da Sicília enviara os seus astrónomos a corrigir latitudes nos pontos cardinais.

Afigura-se paradoxal que tendo sido a Espanha de certo modo a impulsora da arte de navegar, pelo labor científico conjugado de Árabes, Judeus e Cristãos, não possuísse a Espanha Ocidental, até à entrada do século XII, uma marinha capaz. Atrasada Castela, pela sua posição de *hinterland,* enquanto se alargavam as duas asas: a oriental catalã e a sul-ocidental muçulmana, era no extremo norte que se aglutinavam os núcleos da sua navegação costeira. De longa data os Cantabros se dedicavam à pesca da baleia e mantinham trocas proveitosas com a Gasconha e a Flandres. O território constituíra uma unidade marítimo-comercial entre a Armorica, a Gasconha e as Ilhas Britânicas ([44]). Eram pequenas frotas ribeirinhas, de senhores que episòdicamente as arregimentavam para seu serviço. Forjara-se uma rudimentar legislação adequada ao fabrico, aquisição e conservação das naves, como para as relações das frotas cristãs entre si. Tem-se um exemplo nas *Ordenationes Ripariæ* de Jaime I de Aragão ou o *Código das Partidas* de Afonso X. Apareciam já as associações de classe marítima sob a forma de «hermandades» e «confrarias», e tal era por exemplo a *Hermandad de las Vilas de Marina de Castela,* de 1296. No século XIV, por toda a Castela litoral multiplicavam-se os pequenos *ayuntamientos* ou corporações marítimas, como os *guilds* britânicos.

Os donos dos barcos eram as cidades, os proprietários das companhas de pesca, os ricos-homens ou castelões ribeirinhos, que os alugavam aos reis mediante taxa fixa, de harmonia com a tonelagem. Mas reis ou condes também tinham as suas frotas para os mesmos fins pacíficos, e tinham também, para o fabrico naval, as suas *atarazanas* ou *tercenas.* Os estaleiros particulares chamavam-se *fusterias.* As chusmas eram recrutadas, de preferência, pelo voluntariado. Na praça central postava-se o alcaide, as trombetas davam o sinal, o arauto apregoava o destino, a paga, as condições, e o escriba procedia às inscrições. Na falta de voluntários, recorria-se ao preso, ao condenado, ao desertor, com prévio perdão das culpas. E vinham por fim os arregimentados, no séquito de barões ou prelados.

Pode-se afirmar que, se não fora o crescimento da marinha de Castela, a Reconquista exigiria esforços incomportáveis e possìvelmente se não efectuaria na escala em que se efectuou.

Foram as razias muçulmanas o aguilhão que moveu aquele «façanhudo» mas providencial Gelmires, Arcebispo de Compostela, o génio aventuroso da época, a conceber a criação de uma marinha sua, com os fartos rendimentos

dos peregrinos ([45]). Construído o seu estaleiro na Iria, logo mandou contratar a Génova (1115-1120) construtores e mareantes que lhe fizessem uma armada. Assim lhe veio o seu almirante Gerio, que lhe construiu *naues, barchas* e *galees*, para barrar às invasões dos últimos almoravidas e dos primeiros vikings, como a do ínclito Olaf Haraldson, que incendiou Tui, levou algemados o bispo e o clero — e foi mais tarde Santo Olavo, o patrono da Noruega. Esta espécie de semente naval que o turbulento prelado compostelano lançara de moto próprio, proliferara pelas aptidões da marinhagem cantábrica. E a este primitivo germe cantábrico recorria, em 1247, o valoroso Fernando III quando, arrebanhando em Santander 13 naus grossas e 5 galés, confiadas ao seu Ramon Bonifaz, infligia à Moirama, às portas de Sevilha, o golpe de misericórdia que daria ao Bonifaz o título de almirante de Castela, às vilas cantábricas forais de nobreza e ao monarca vitorioso, feito S. Fernando, a eternidade de inefáveis gozos celestiais.

Mas a cristandade ficara na posse de um instrumento novo, aperfeiçoado e treinado, que o activo Gelmires concebera, e iria agora cortar cerce o cordão umbilical que ligava a Espanha islâmica à sua madre marroquina.

Logo no início da sua independência, o Condado de Portugal dispôs de uma força naval com que o presenteara o seu mitrado padrinho, que lhe mandava se acautelasse do lado do mar contra subsequentes incursões depredativas de mais Almanzores ou Olavos. E dava-lhe um Pisano sabedor para a corrigir e marear ([40]). Isto lhe bastaria, nesses primeiros tempos, para defesa do seu minúsculo território, contra a pirataria mais ou

menos desaforada, não apenas a maometana partida de Almeria, Cádis, Sevilha, Silves ou Lisboa, mas ainda a cristã, descida da gelada Escandinávia ou da temperada Gasconha. À construção naval do tempo pertenciam os estaleiros do Paço da Madeira, na foz do Alcôa e do Baça (Alcobaça) e ainda o do Paço da Pederneira, junto à Nazaré ([47]).

A história portuguesa da dinastia afonsina é sobretudo obra de cronicões monásticos, e para o frade, que vestia, sobre a roupeta, a cota de armas e descia ao povoado a esgrimir contra o perro agareno nos fossados do seu príncipe, as coisas do mar afiguravam-se de somenos importância. Nenhum desses cronistas, servilmente seguidos pelos posteriores, visionara o papel primacial dos navios, não só no transporte da gente de guerra, mas nessa outra arma terrível, o bloqueio, a despeito de não ignorarem como o famigerado Almanzor se apoiara sobretudo em navios para a sua tremenda devastação de S. Tiago de Compostela. Esta a razão por que se tornou difícil traçar a história marítima desse longo e interessante período que vai do século XII ao XIV. E esta também a razão por que os historiadores dos séculos XV e XVI, desinteressando-se de qualquer narrativa pretérita, de que estes séculos XV e XVI eram apenas a continuidade histórica, se deixaram enredar nas malhas do sentimentalismo idolatra por vultos isolados, atribuindo-lhes obras de que nem sempre foram autores ou méritos de que nem sempre foram possuidores.

Se nos seus primeiros assaltos aos castelos mouros do litoral, Afonso Henriques se serviu da ajuda das frotas vikings, certo é que teve galés suas, esquipadas nos estaleiros nortenhos. E fosse ou não o lendário Roupinho o seu almirante — vencedor em dois combates con-

tra os corsários do Islam e derrotado num terceiro com perda de 21 das suas galés ([48]) —, verifica-se que a atenção do jovem soberano fora chamada para a urgência de defender o litoral à medida que o ia ocupando. É aceitável, por isso, a conjectura de que, tomadas Lisboa e Alcácer e dominada a foz do Tejo, tivesse logo trabalhado, como parece que trabalhou, por criar um estaleiro nos subúrbios da cidade, aproveitando as seculares taracenas muçulmanas.

Entretanto, a lepra islâmica não fora de todo varrida, pelo menos daquele núcleo turbulento do Algharb de Aquém-Mar, e contra ele se movera, como se sabe, a ambição de Sancho I. A conquista de Silves fora obra de uma expedição viking de 55 navios de alto bordo, fundeados no Tejo em 1189, participantes da Cruzada de Filipe Augusto, o Conde de Flandres e Tiago de Avèsnes. E nesta campanha algarvia distinguiram-se os Cruzados, não apenas na luta contra os «Infiéis», mas ainda contra os haveres dos «Fiéis» e senhores do Reino, de tal forma exorbitando, que o monarca português, exasperado, locupletou-os de despojos, para se ver livre deles.

Sabe-se como a primeira tomada de Silves fora inútil. «Em 586 (1190), os Cristãos, sabendo que Al-Mansur se encontrava ocupado em África, apoderam-se de Chelbâ (Silves), de Bedjâ (Beja) e de Beyrâ (Évora). Logo que Al-Mansur o soube, censurou-o àsperamente aos Caids da Andaluzia. Os Caids, reunidos com Muhamed-ibn-Yussuf, governador de Córdova, à testa dum numeroso exército de *Al-Muaeddin* (Almohadas) dirigiram-se às muralhas de Chelbâ, assaltaram-nas, bateram-nas e as tomaram. No regresso a Córdova traziam três mil prisioneiros cristãos algemados e quinze mil cabeças de gado. E isto aconteceu no mês de Chuel de 587» ([49]).

Destes relatos, todavia, apenas interessa saber que Sancho I levara a Silves uma armada sua de «37 galés e navios de alto bordo, além de grande número de sétias» ([50]). Em menos de meio século, a pequenina frota de cinco galés de Dona Tareja, amàvelmente cedidas pelo antístite compostelano, aumentava substancialmente, provando que as terecenas muçulmanas, ora convertidas à fé de Cristo, trabalhavam com bom rendimento.

Na tomada de Alcácer por Afonso II figuram 32 galés portuguesas ([51]), que não pudera o monarca mobilizar ostensivamente, pois subscrevera tréguas com o Califa e o Wali de Badajoz, mas fizera-se astuciosamente substituir pelo seu Bispo Soeiro.

Com o infeliz Sancho II «sem reino, sem trono e sem mulher», as operações do sul continuam no mesmo ritmo. Esse plano de libertação duma última faixa de território, para delimitar e consolidar um reino, é um imperativo hereditário dos fundadores da monarquia. Mas tão fundamente impregnara esse rico e formoso Al-Gharb o primado sarraceno, que não seria um só rei, com uma só batalha, a efectuar a sua tomada.

Escarmentados pelo instinto de rapina dos seus auxiliares nórdicos, os fundadores da nacionalidade compreendiam ser indispensável a posse duma armada própria. Sancho organiza essa armada, fomenta a construção naval, determina que cada judeu desse de foro «um calabre novo de ruela e uma âncora, levando tudo aos navios» das suas taracenas. Com a prata da casa, que são as suas galés, toma Ayamonte e procede a pequenas operações de limpeza e consolidação — sem recurso a mais Cruzados. E mais fizera, a despeito dos pequenos déficits do seu temperamento, se o não vitimara o gládio implacável de Inocêncio IV.

O ambicioso irmão que lhe escamoteara o trono, prossegue, com o tino administrativo adquirido no estrangeiro, no programa da sua dinastia operosa, com a tomada de Faro e a anexação definitiva do Algarve. Mais uma vez as galés portuguesas correm a costa a garantirem-na contra o bloqueio inimigo, a repelir qualquer reacção muçulmana, a cortar as comunicações com a Berberia. É um esforço sustentado e vigoroso, que uma historiografia pobre e mal esclarecida deixa no silêncio. As taracenas multiplicam-se e há já um regimento do pessoal: *alcaides do navio, espadaleiros, proeiros e petintais*, a quem é concedida a equivalência com cavaleiros e besteiros pelo foral de 1179.

Afonso III concedera ao Mosteiro de Alcobaça, que superintendia na taracena do Paço da Madeira, as rendas dos portos de Selir e Atouguia, provenientes da venda do «azeite de baleia» ([52]). Os seus navios eram do tipo *barcha* e *caravela*, que cabotavam ou não à Catalunha, à Ligúria e às feiras de Trebizonda, na Ásia Menor, possìvelmente construídos na Taracena de Lisboa, que agora este activo monarca alargara, animando as construções. Doutra fábrica proviriam as unidades armadas para a guerra, tais como as 60 pinaças construídas em Vila do Conde, e galés, barcas e naus ou caravelas no Pindelo, nas margens do Ave — estas últimas uma constante nas operações da expansão territorial portuguesa. Essa expansão seria gravemente prejudicada se lhe faltasse o apoio naval. Se o assalto a Santarém foi um fossado vitorioso, as tomadas de Lisboa, Alcácer ou Silves, centros vitais, eram operações combinadas, em que o papel táctico das armadas foi, como é sabido, dos mais importantes. Os castelos difìcilmente se renderiam à escalada terrestre, fortemente guarnecidos como se achavam por vezes, se o bloqueio marítimo, ao mesmo tempo que desembarcava novas vagas de assaltantes, lhes não cortasse as comunicações com os centros abastecedores andaluzes e bérberes.

No cerco de Faro pelas forças castelhanas, em 1249, Afonso concorre com a sua frota de navios grossos, determinando o *embouteillage* das galés mouras. Em 1253 fazia mais: legislava já sobre o movimento comercial, nacional e estrangeiro, em portos portugueses; assim, pela sua Lei de 26 de Dezembro de 1253, determinava que «as escarlates flamengas só se possam importar por mar», concluindo-se como era crescente esse movimento.

Sobre tais alicerces se iria levantar, nos dois reinados seguintes, o edifício històricamente grandioso das Armadas Portuguesas, na sua múltipla função combativa, abastecedora e exploradora dos mares. Mas desde o início a marinha socorre, facilita e decide das tomadias, provocando a queda das posições do Islam ocidental, como frutos apodrecidos duma árvore já velha. A moral desse Islam baixara tanto que, quando o Wali de Lisboa, cercado, em penúria de homens e de víveres, apela para o seu correligionário de Badajoz, ainda poderoso e que bem podia valer-lhe, este, gozador e covarde, responde: que assinou tréguas com o Ibn Arrik dos Cristãos, e o conselho que podia dar era que o seu colega de Lisboa concertasse com os nazarenos a rendição da cidade, para sair dela com vida ([53]).

O monarca *Lavrador* foi acima de tudo um monarca *Mareante*. Não andou no mar, mas o seu advento ao trono constituiu, na história marítima portuguesa, um signo de prodigiosos esforços.

Não cabe no sentido desta obra o estudo da forte personalidade do rei Dinis. Mas não fugiremos a dizer que, na sequência da sua dinastia, D. Dinis aparece

como uma excepção àquele natural irrequietismo que caracteriza os seus antecessores. Há um traço da sua psicologia que é indispensável sublinhar: o seu empenho de paz e rectidão, característica que o sentimentalismo nacional atribuiu, sem mais demorado exame, à influência da rainha. Dinis foi um soberano enérgico mas justo e equilibrado e mais aquilo que o verbalismo moderno chamaria planificador. Três factos principais testemunham este conceito: a nacionalização da Ordem dos Templários, que aspirava a ser um estado no estado, e a sua transformação na *Ordem de Cristo*, tornada ao depois poderosa alavanca dos Descobrimentos; a Concordata com a Igreja, com inteira satisfação desta e a quietação dos turbulentos prelados; e a criação dos *Estudos Gerais*, primeiro arranco no sentido da expansão civilizada e civilizadora, orientada por um dos mestres do rei. Apontam historiadores contemporâneos a sua *formação excepcional*. Conceito justo. Sobre essa formação excepcional, três factos vão influir poderosamente: primeiro, o estado da navegação e do comércio marítimo na Europa do seu tempo; segundo, o gradual mas persistente deslocamento dos índices de civilização económico-social mediterrânicos no sentido do oeste, pelo progressivo abatimento da hegemonia muçulmana; terceiro, o precioso legado científico, directo progenitor da nova arte de navegar, proveniente das suas íntimas e cordiais relações de parentesco e amizade com Aragão e Castela.

Voltado para o oceano, em cenário novo com gente nova, Portugal, o maior herdeiro da navegação e do comércio activos do seu antecessor islâmico, e ainda do avoengo fenício, vai, por uma viragem da sua história, e por mão deste monarca de excepcionais faculdades, utilizar e aperfeiçoar este legado.

A formação mental de D. Dinis, provada em factos

históricos evidentes, não explicaria cabalmente o impulso poderoso que imprimiu às navegações, se não tivesse a servi-lo um complexo notável de elementos fortuitos.

Quem atentamente percorra a história portuguesa desde a fundação do condado, e siga os esforços dos seus monarcas para se libertarem, sem olhar a meios, do torniquete em que os traziam apertados barões ambiciosos e príncipes da Igreja, sempre com a face voltada para a vizinha Espanha, donde lhes vinham bons casamentos mas péssimos ventos, descobre como um clarão em noite de tormenta, este príncipe medieval de estranha mas gloriosa feição.

Uma dupla ligação familiar acumulara sobre a sua cabeça o que de melhor fora criado em matéria de marinharia. Por sua mãe, Beatriz de Castela, era neto de Afonso *o Sábio*, e por sua mulher Isabel de Aragão, a Santa, genro daquele mesmo Pedro III que mais ardidamente se lançara em empreendimentos marítimos, fomentando o progresso científico da respectiva arte — o mesmo que determinara sob pena da lei, que «nenhum navio largasse dos seus portos sem prèviamente se munir «*dum astrolábio, uma bússola e duas cartas de marear*». Com tal avô e tal sogro, àparte pequenas incompreensões logo desfeitas, mantivera o monarca português notáveis relações, auxiliando-os nas suas guerrícolas e arbitrando as suas disputas, o que o tornava alvo de excepcionais estimas. Do avô recebera como herança preciosa os *Libros del Saber* e o *Codigo das Partidas*. «Lisonjeavam-se todos de ver o mancebo que tão ràpidamente progredia em saber, à imagem do seu avô Afonso, o Sábio» ([54]). Era, pois, em tal matéria, o filho espiritual do grande reinante de quem fora neto carnal. Entende por isso um historiador — e tem o nosso voto — que também D. Dinis merecia o cognome de *Sábio* ([55]). Reis

ou vassalos dificilmente obtêm na história o cognome que com exactidão merecem. Anotaremos, porém, que quem mais orientara a educação deste príncipe nas correntes da época, em que as atenções se voltavam para o mar-oceano, fora sobretudo seu pai, o *Bolonhês*.

Toda a política de D. Dinis girava à volta duma cordialidade de relações com as outras nações da Europa. Consolidada a nacionalidade portuguesa, obtemperados os múltiplos conflitos dum passado dinástico de inquietação, o rei ambicionava por se integrar no equilíbrio continental europeu e, muito especialmente, no seu intercâmbio mercantil. E necessàriamente a mobilização duma frota tornava-se uma das suas condições mais pertinentes.

Com a Flandres, já aparentada, tornou-se regular esse intercâmbio. Aos navios flamengos, como aos portugueses, concedera D. Dinis os privilégios necessários. Mas era sobretudo o génio marítimo britânico que, por uma espécie de milenária afinidade, buscava estreitar relações com Portugal. Em 1119, João Sem Terra outorgara aos Portugueses uma *carta de seguro* para livre concorrência aos seus portos. E, em 1226, num só ano, mais de cem salvo-condutos eram concedidos à navegação lusitana. Em 1225, ao tempo de Henrique IV, um «navio português de alto bordo» fora apresado no Mar do Norte. Chamava-se *Il Cardinale*. Este singelo pormenor importa uma dupla revelação: que já nessa remota data da sua história, Portugal possuía navios de alto bordo na carreira dos mares do Norte, e que esses seriam provàvelmente de construção ou guarnição italianas. A intensidade dessa navegação aos mares do Norte, em carreiras contínuas para a Flandres, Normandia, La Rochelle (*Arrochella*) e Grã-Bretanha, é testemunhada

pela sua Lei de 10 de Maio de 1293, e sobre as taxas a pagar por *naus* e *barcas* ao serviço dessas carreiras ([56]).

Para garantir esse intercâmbio fecundo, que vai, como veremos, florescer na aura marítima do seu sucessor, começara D. Dinis por negociar, em 1294, uma convenção entre Portugal e a Inglaterra de Eduardo I, documentada por três cartas sucessivas, concedendo salvo-condutos e tarifas especiais à navegação lusitana e nomeando árbitros permanentes para as questões em litígio. Não só os navios britânicos não seriam apresados em águas portuguesas, como já sucedera em Lagos, mas a frota lusitana, ainda pequena, seria reforçada por unidades britânicas, flamengas e baionesas, em regime de livre frete.

Mas este pacto de paz e amizade, visando acima de tudo a intensificar as comunicações marítimas, fora já precedido por um «entendimento amigável», podendo-se conjecturar que as relações luso-britânicas, no que importava ao comércio e à navegação, eram quase coevas da fundação da nacionalidade portuguesa ([57]). Para as consolidar, em 1308 Eduardo II concede direitos de moradia a mareantes e mercadores lusitanos. Essas relações serviam não só os interesses de Portugal, mas ainda os de Castela, Aragão ou Marselha, pois, a despeito das reservas que a Inglaterra lhes punha, navios portugueses iam de longada até aos mares italianos da Ligúria e do Adriático ([58]).

A França medieval, retalhada por lutas de facção, calcada por muitos invasores, era econòmicamente um país indigente e os seus portos escassamente demandados. Evidentemente um tal estado de carência animava uma pirataria infrene, que fizera do *cul-de-sac* do Golfo de Gasconha o seu covil, sendo difícil alcançar La Rochelle, onde todavia a escala portuguesa era movimen-

tada. Logo veremos a influência deplorável de tal facto. Mas em 1295, numa frota de Filipe *o Belo* há três naus portuguesas: *Nossa Senhora de Portugal, Santa Maria de Vila do Conde* e *Santa Maria de Portugal*. E, por outro lado, Filipe o Belo em 1310, e Filipe VI em 1341 regulamentam os direitos da navegação portuguesa e concedem especiais privilégios aos mestres e marinheiros portugueses que demandassem os seus portos de Harfleur e Ruão, Abeville, Arras e Caen, compilados num estatuto jurídico, com mão livre, «*par la bonne amour et affection que Nous tenons que les Marcheans de Portigal et de Lixebonne ont toujours eu a Nous*». Esses privilégios eram mesmo solicitados ao monarca pelos próprios habitantes de Harfleur, «para o bem e crescimento da cidade», o que revela como a navegação portuguesa servia os interesses da população ([59]). Em 1315, Luís X autoriza o comércio das laranjas e cources portugueses, trocados por trigo, no porto de Ruão. Em 1362, as tecelanias de Abbeville têm interesses e interessados portugueses. Em 1384, um navio português com rica carga naufraga perto da ilha de Wight, em escala para Antuérpia e Bruges. Em 1386, um italiano arma navios de carreira entre Lisboa e Middelburgo, até que em 1390 o Duque de Baviera concede novos privilégios à nossa navegação.

Desta intensificação de trocas marítimas, que o rei promovera com obstinação e largueza de vistas, resultava naturalmente grande afluência de estrangeiros a Portugal, distinguindo-se, pela sua maior aptidão marinheira, os designados nos documentos por «genoveses, florentins e corcins», sem contar com os aragoneses, marselheses, flamengos, bretões, normandos, *tutti quanti*, que aqui carregavam e descarregavam os seus navios, sob o olhar vigilante dos fiscais. O inevitável conflito de interesses promove a nomeação de cônsules que, nesses primórdios menos pragmáticos, acumulam essa função com o exercício do comércio e da banca — sem excluir uma sagaz «observação», para não dizer «espionagem», em que seriam sobremodo destros os venezianos. Essa activa navegação portuguesa ou assimilada servia centros como Londres, Gand, Ruão, Ypres, Comines, Abbeville, Lille, Bruges, Roden, Saint Omer, Chartres, Tournay, Montpellier, Valência, Segóvia, Toledo e a longa série das cidades mediterrânicas, de Sevilha até às remotas Chipre ou Bizâncio.

O povo de Lisboa, logo seguido pelo do Porto ou Tavira, protesta contra esta espécie de invasão estrangeira, pois muitos estrangeiros, considerados *vizinhos* e *naturais*, tinham foros de cidadânia ([60]). O Rei é justo e defende estas posições. É possível que o faça pelas vantagens que daí resultavam para o seu tesouro. Mas o facto palpável é a forte e benéfica repercussão da sua atitude sobre o movimento marítimo. *Dove non e commercio non può essere marina.* E mais vincada era ainda a influência desse movimento sobre o progresso da arte de navegar.

Sobre essas correntes de navegação, que diremos legítima, já começando a enriquecer, arrojara-se, à margem das convenções, uma outra feita de devastação e rapina, não só berbère ou normanda, mas ainda britânica, francesa, castelhana — e até portuguesa. Ainda em 1446 o Concelho de Tavira expõe às cortes que navios armados do Algarve, saindo com pretenso destino de combate aos Mouros, assim que se achassem ao largo esperavam pelos navios britânicos e galegos para os assaltarem, levando o seu desaforo até às portas de Castela ([61]).

Muito embora a Igreja condenasse o comércio ibérico com Marrocos, como excomungara o italiano com o

Egipto, em toda a Idade Média, seguindo a onda avassaladora que vinha já da antiguidade, o comércio intensificara-se, como se a clandestinidade lhe emprestasse vida nova. Sobre essa corrente, já de si cautelosa, levanta-se a pirataria marroquina — e é contra essa pirataria, de certo modo animada pelo antagonismo religioso, que D. Dinis estabelece o seu sistema de policiamento e caça, mandando que se aprisionassem armadas ou navios soltos, africanos ou granadinos, das costas berberescas ([62]). A defesa dos interesses vitais do seu reino forçava-o a criar uma polícia marítima e, como sua primeira e melhor expressão, ao lado das frotas mercantes — uma espécie de Marinha de Guerra.

Sancho II o *Bravo* de Castela, seu tio (1284-1300), que cuidava da sua marinha, mandara contratar em Génova, para almirante da sua frota, o famoso Micer Benedetto Zaccaria, o vencedor da marinha de Pisa. O exemplo frutificara. De Génova também, contratado por D. Dinis, vinha Micer Emanuelle Pezagno, que toma a seu cargo a frota lusitana. Se a Rainha Santa, sua mulher, fizera o milagre das rosas, o seu milagre dos navios, menos maravilhoso, fora todavia mais proveitoso. Em Portugal, como no Aragão ou em Castela, a marinha começava de ser, no justo conceito dum historiador ([63]) — *o factor n.º 1 da vida dum povo.*

O contrato com o Pezagno (ou Pessanha) data de 1317, confirmado e reforçado por uma série de cartas régias que vão até aos meados do século. A sua história está satisfatòriamente feita ([64]). A criação do almirantado português fora inicialmente obra de D. Dinis. O título viera-lhe de Castela, onde o seu sábio avô o tomara dos Árabes, e o titular viera-lhe de Génova, aonde o tinham ido buscar Vicente Eanes César e João Lourenço, partidos de Avinhão. Das cartas de Eduardo II de Inglaterra deduz-se que Micer Pezagno tinha o apreço deste monarca que já, por seu turno, contratara para a sua frota o Grimaldi e o Boccanegra. Data de 15 de Abril de 1326 o salvo-conduto pelo qual Micer Pezagno e Mestre Domingos foram recebidos com a maior afabilidade por Eduardo II ([65]). Ainda o facto de o Pessanha ter ido em 1320 solicitar pessoalmente do Pontífice a dispensa dum dízimo da Igreja, para os fabricos da armada, prova que o novo almirante não seria inteiramente ignorado do Santo Padre.

Seja como for, a Carta de Lei de 1307 criara o cargo para o Cogominho, que pouco o serviu ou ilustrou, passado logo, com o invólucro de bastantes honrarias e mercês, para o activo genovês que foi assim, de juro e herdade, o primeiro *Amir-al-Bahr* lusitano, «com mero e mixto imperio» e poder ilimitado sobre as Armadas Reais.

Esse «mero e mixto império», sem falar nos títulos de nobreza e benesses, tais como: o Morgadio da Pedreira em Lisboa, o Castelo e a Vila de Odemira, o Reguengo de Algés, o vencimento de 4 mil libras anuais, direito às presas em navios tomados, alguns bens eclesiásticos, etc., importava por novo diploma a hereditariedade do cargo de Almirante-mor do Reino, caso singular, e importava mais a obrigação de assistir a el-rei em qualquer missão de responsabilidade, quer combatendo ao seu lado em terra, quer servindo-lhe de embaixador quando necessário. Não podia o Almirante embarcar que não fosse comandando frotas de mais de três navios. Micer Pessanha conservava a maior autonomia «assim sobre a frota de galees como a Armada», podendo apropriar-se dos cascos dos navios apresados, mas respeitando o «quinto» d'el-rei ([66]).

Todavia, para o caso de navegação e descobrimento,

nada tinha tanta importância como a cláusula pela qual o Almirante se obrigava a ter sempre sob as suas ordens «*vinte sabedores do maar taaes que seiam convinhaveis pera alcaydes de galees e pera arrayses*». Podiam estes *sabedores* ser temporàriamente mandados à Flandres ou ao Mediterrâneo, regressando quando fosse mister. Porque se El-Rei não houvesse tal mister, «*eu micer Manuel e meus sucessores nos possamos servir delles em nossas marchandias e envialos a Flandres ou a Genua ou algũas outras partes com ellos*» (67).

«Alcaides do mar» capazes de capitanear, «arrais» equivalentes aos *naucheros* catalães, capazes de orientar a manobra, tudo marinheiros *sabedores do maar*, i. e: homens práticos na navegação, competentes em marinharia e a quem era familiar a cartografia (68) (*).

Inteligência culta mais realista, o monarca meditativo mas sagaz visitara todo o seu território, notando a extensão do seu litoral e a abundância e bom abrigo dos seus portos, e esforçara-se por possuir uma frota poderosa e eficiente. E, assim, pelos meados do século XIV, a marinha nacional, laboriosamente armada e equipada

(*) Não se conclui dos documentos que Pessanha fosse encarregado de organizar uma Marinha Militar Portuguesa e que trouxera consigo outros Genoveses, todos práticos *na arte de fazer a guerra nas galés*. (Gago Coutinho: *A passagem do Cabo Bojador* — B. S. G.) buscando-se assim, tendenciosamente, afastar a sua intervenção na devassa oceânica. No tempo do rei D. Dinis não havia *marinhas militares* rigorosamente separadas das *marinhas mercantes*, de finalidades restritas, à maneira actual. Afirmá-lo, seria admitir sem discussão que a *galé* era um tipo exclusivo de navio de guerra e ignorar-se que, desde épocas recuadas, a galé levantina, quanto maior fosse a sua tonelagem, mais se empregava no comércio. E era um navio de motor misto, frequentemente mais veleiro que remado, a quem as travessias de mar largo não estavam vedadas, antes pelo contrário.

em múltiplos estaleiros, começava devassando o seu mar, intensificando as permutas e decidindo das contendas.

É com tais elementos, acrescentados e aperfeiçoados, que D. Afonso IV se lançou à exploração do Oceano, após gloriosos feitos em terra. O policiamento do Atlântico por um cruzeiro sustentado é a sua primeira preocupação. Uma pequena armada de «3 galés e 5 navios grandes», empenham-se nessa missão.

É que os soberanos portugueses, seguindo a mesma directriz política, económica e ideológica, «*desejavam de fazer guerra ahos infieis e ellos non tinham terra que ja fosse de sua conquista, trabalhavam de lhe fazer continuadamente por maar com armadas e frotas*». E mais adiante se verá como nessa mesma directriz se colocam o feito de Ceuta e os descobrimentos da Guiné. Em 1328, com o casamento de uma sua filha com Afonso XI de Castela, seguido dum tratado de aliança, e com o casamento de uma irmã deste Afonso XI com Afonso o *Benigno* de Aragão, seguido de outro tratado de aliança, uniam-se os três Afonsos e as três nações da Espanha cristã, num mesmo objectivo de guerra ao Infiel. Esse Infiel fortificara-se agora na outra banda do Estreito. Impunha-se pois defender a terra cristã das torpes actuações do seu Mafoma, e para tanto, para o assaltar no seu covil, se necessário, aprestavam-se as frotas. Benedito XII, seguindo na esteira dos seus antecessores, concedera já o dízimo que lhe pertencia dos rendimentos eclesiásticos, destinando-o à compra de navios, obrigatòriamente empregados na cruzada contra os infiéis. Nesse mesmo ano de 1328 havia já em Lisboa uma *Rua das Tarecenas*, «*onde estavam as galés d'el-rei*».

Eis que um ano depois Eduardo III de Inglaterra, em guerra com os Franceses, sente a necessidade de uma marinha eficiente — e procura alcançá-la na Península

Ibérica. Mas Castela tomara o partido francês dos Valois, e apenas ficou para a Inglaterra, numa neutralidade benévola que a Inglaterra não esquecerá, a fidelidade de Portugal às linhas gerais dos pactos iniciados por D. Dinis. Duma das expedições deste conflito participavam depois navios portugueses, para quem a navegação oceânica deixara há muito de ter surpresas, pois frequentemente renunciavam à navegação costeira, frequentemente dificultada. Para actualizar esses pactos, Eduardo III envia a Portugal a embaixada de Henrique de Lencastre e o Conde de Arundel, Ricardo ([69]).

Como primeira consequência desse bom tratado de paz e amizade, que data de 1 de Agosto de 1352, quando Afonso IV se queixa da pirataria francesa sobre a linha da sua navegação atlântica, Eduardo III toma as frotas portuguesas sob a protecção britânica e manda que os seus almirantes concedam salvo-condutos aos navios dessas frotas. Em 1353, há já uma convenção directamente agenciada pelo mesmo Eduardo III com as Comunidades marítimas de Portugal e do Algarve, com validade de 50 anos: ([70]) um novo e valioso tratado de aliança, não de interesses dinásticos, mas dos económicos, entre dois povos amigos. É no espírito e nos termos dessa convenção que, em 1374, já no reinado do Formoso, o monarca inglês ordena ao seu almirante que liberte imediatamente 12 navios portugueses aprisionados; e em 1375, ao seu Senescal de Cornualha, que conceda livre trânsito a outros navios portugueses detidos em Dartmouth e Falmouth. Porque se capturavam assim os navios? Porque a navegação oceânica do tempo não tinha legislação, nem mesmo existia uma linha de demarcação ideal entre o corso e a navegação regular.

A pirataria era infrene no Mar do Norte e no Golfo da Biscaia, resistindo ao *Consulado do Mar* criado para

a combater. São as peripécias desse corso desalmado que tecem a correspondência activa e cortês entre os reis de Inglaterra e Portugal ([71]). Os salvo-condutos vinham já de Eduardo I e D. Dinis, servindo frequentemente de medianeiro o Conde de Flandres. Os prejuízos eram tais que, em 1344, Afonso IV ordena que nenhum navio seu demande os portos britânicos, a despeito das boas relações políticas e económicas entre as duas nações. Tudo prova a intensa navegação do Mar Alto entre os três países do Ocidente Europeu.

O Oceano era apenas *mare clausum* para quem o mantivesse no raio de acção dos seus trons, e só de muitos arranjos convencionais se fiava a relativa liberdade dos mares. É assim que, ainda em 1480, dividido o Mar da Guiné, pelo tratado de 6 de Março, entre Portugal e Castela, Afonso V determina que quando fossem encontrados navios estrangeiros na sua zona, fossem capturados e «as suas tripulações deitadas ao mar» ([72]). Não se faria por menos...

Não se limitam à Inglaterra as relações marítimas lusitanas da época. Delas participam também, em notável escala, a França e a Itália. Ao mesmo tempo que Filipe VI expede a sua carta de privilégios aos mareantes e mercadores portugueses de Harfleur e Ruão, concessões paralelas são feitas em Portugal por Afonso IV a Albertino Moncassela, de Placencia, e às firmas florentinas dos Beringel-Omberte, Nicolo Bartoldi e aos Bardis «que vieram morar e viver em Portugal». Podiam ter *cônsul* seu, de cujas sentenças caberia apelação para os juízes da Corte.

Nos mares portugueses do Sul, por motivo do frequente estado de guerra com a moirama marroquina ou mesmo com a cristandade hispânica, a actividade marítima era mais militar, sem embargo das permutas ha-

bituais. A paz, tão sàbiamente negociada com o sábio Afonso X, que enternecido despojara-se das suas pretensões ao Algarve em benefício do seu neto D. Dinis, desordenara-se pelo facto de o monarca castelhano, Afonso XI, matrimoniado com a filha do Português, se render escandalosamente aos olhos langorosos duma certa Leonor de Gusman, rainha de facto, com vergonha e desgosto da portuguesa repudiada. Intransigente e duro em tais questões, como o provaria no caso da *mísera e mesquinha que depois de morta foi rainha*, Afonso IV perdera a calma. Pessanha, que envelhecia, tivera de ceder o comando a Gonçalo Camelo, que se retirara apressado ante a brava ofensiva do Castelhano. «Miserável expedição», diz Quintela, e bem miserável na verdade, que acabou por recolher ao Tejo destroçada, com perda de 40 barcos. O Rei fiara-se no seu Pessanha, com alguma razão. No ano seguinte, Pessanha, com a sua esquadra de 30 galés, saíu a vingar a derrota do Camelo que de facto procedera de harmonia com o seu apelido. Mas nem por isso foi mais feliz o Genovês. Batido no Cabo de S. Vicente, Pessanha caiu prisioneiro do seu adversário Afonso Tenório e, em ferros e com baraço ao pescoço, foi levado para S. Lucar de Barrameda. O estandarte real português entrara em S. Lucar «*bajo, rastrando por el agua*». E os dois Pessanhas, pai e filho, curtiram dois anos de duro cativeiro nas masmorras sevilhanas.

Três anos mal passados, temerosa ameaça se suspende sobre a cristandade peninsular. Abul Hassan, Emir de Fez, com perto de 400 mil homens, atravessa o Estreito com sessenta galés diárias e cerca Tarifa. A esquadra castelhana, mandada a interceptar a passagem, é esmagada pela muçulmana. Numa mensagem comovedora, a Rainha de Castela implora o socorro do Rei português, seu pai, que, esquecendo ódios e desavenças, envia a sua armada, agora a mais forte de todas, a cobrir a castelhana. Prudente, e porventura lembrado da desventura S. Lucar, Emanuele Pezagno segue a velha táctica britânica do *wait and see:* fundeia em Cádis e espera os acontecimentos. E certo é que o seu simples aparecimento a ocidente, conjugado com o da esquadra catalã a oriente, foi o golpe decisivo na hegemonia muçulmana no Al-Andaluz. O encontro na ribeira *Oued-al-Salato* de 29 de Outubro de 1340, em que duas centenas de milhar de muçulmanos da Berberia e de Granada morderam o pó empastado do sangue dos seus destemidos cavaleiros — e que ainda hoje a cristandade peninsular comemora sob o nome de *Batalha do Salado* — foi assim obra indirecta da marinha portuguesa. Cortadas as suas comunicações com Marrocos, donde lhe não vinham nem homens, nem cavalos, nem víveres, por acção dessa marinha, Abul Hassan, largando por mão o harém, os tesouros, a impedimenta, escapou numa fuga milagrosa. O seu *jihad*, pregado com tanto fervor, evaporou-se ante a acção combinada do Moncada aragonês, neto do grande Lauria, com o nosso velho e sempre valoroso Pessanha.

Estas façanhas memoráveis tem sequência no reinado de D. Pedro. Pessanha, retirado da cena, é substituído pelo seu filho Lanzarotto (Lançarote), almirante hereditário de Portugal. Na guerra de 1358 entre Aragão e Castela, o nosso *Justiceiro* corre em auxílio do seu homónimo castelhano, o *Cru*, com 10 galés a juntarem-se a três outras do Mouro de Granada, que gostosamente mandara o Crescente em socorro da Cruz — contra outra Cruz adversa. Mas a armada poderosa dos dois *Cruéis*, reforçada pela Moirama, limita-se a debandar à vista da frota aragonesa. Lançarote não possuía a fibra do pai, e sabiam-lhe melhor as diversões venatórias pelas coutadas do seu feudo de Odemira. Nascera já num mundo novo,

em que o despertar do *sentimento patriótico* não abrangia os almirantes de empréstimo, espécie de *condottieri* que apenas cumpriam na medida das pagas.

O mesmo se não escreverá do infeliz Rei Fernando que, não obstante inteiramente rendido ao *glamour* da sua destemperada dona, ambicionava ainda dominar a Espanha, quem mal sabia dominar o coração duma mulher. Todavia, no tocante ao progresso naval, caminhava seguro na via dum apogeu. Mantém os tratos com a Inglaterra com concessão de novos salvo-condutos para entrar e sair, morar, comerciar, navegar livremente. João II e Carlos V de França renovam os privilégios de Harfleur e Ruão e, em 1390, o Conde Alberto da Zelândia os seus. Em 1371, um carregamento de frutas vai de Lisboa, na Barca *S. Cristóvão*, em *recta via ove ceo*, para Londres e Sandwich. Com que direito se escreveu que o Atlântico era um deserto onde os Portugueses se não atreviam a navegar? Ou porque se mutilou tão desastradamente a nossa gloriosa história medieval para servir a glória postiça de quaisquer vultos?

Lisboa e Porto enxameavam de mareantes estrangeiros, havendo *casas* estabelecidas de venezianos, genoveses, placentinos, lombardos, catalães, mayorquinos, biscainhos ou corcins, brujeses e bretões, — todos usufruindo de liberais privilégios e todos fazendo grossa mercadoria, que importava navegação activa. De «desvairadas partes» — rezam as crónicas — acorriam os navios, chegando a juntar-se no Tejo «400 a 500 embarcações carregadas. E estavam à carga no rio de Sacavém, à ponta do Montijo e da parte do Ribatejo, 60 e 70 navios em cada logar» ([73]). A tal ponto que, as barcas de Almada, não podendo marear entre elas, iam aportar a Santos. E el-rei tinha as suas tercenas próprias e ordenava rondas nocturnas enquanto os navios estivessem assim no porto.

Em toda a luta intestina de Castela, entre Pedro, o *Cru*, auxiliado pelos Franceses de Duguesclin, e Henrique de Trastamara pelos Ingleses do Príncipe Negro, as Armadas portuguesas exerceram papel de relevo. Mas a versatilidade do nosso monarca, tão intemperante nos seus planos ambiciosos como indolente na sua execução, só dava lugar a desaires. Essas armadas haviam atingido, em equipamento e adestramento, elevado nível para o tempo, mas o rei era infeliz na escolha dos seus comodoros. O Lançarote Pessanha por «grã covardice e mingoa de bom esforço», ordenando à sua frota que «viesse ladrando e ante a cidade pelejariam», como fazem os galgos amedrontados, conduziu à perda de navios de que o inimigo se apossou. D. Fernando destituiu do comando o Genovês e embarcou ele próprio em seis galés e duas galeotas, mas ainda deixando ao Lançarote 28 galés e 30 naus, que por dois longos anos oprimiram a população sevilhana com as suas desordens e extorsões. Mas o Lançarote, decididamente mais interessado no conforto dos seus castelos, não se entusiasmava muito com guerras navais. Por seu turno, Ambrósio Bocanegra, que comandava a armada castelhana, deixara fugir as melhores ocasiões para uma vitória retumbante. E as coisas arrastavam-se. O Rei demitira o Genovês, é certo, mas para ser gentil para a sua *Colo de Garça*, dera o comando ao irmão desta, cortesão desembaraçado mas marinheiro inepto, que saiu a barra com 25 navios e 6 mil homens arrancados à lavoura para, numa série de desatinos, deixar aprisionar 12 dos seus navios pelo castelhano Tovar. Certo é que «o fraco rei fazia fraca a forte gente», mas destes desastres cumpre absolver o monarca, que estimava e desenvolvia a sua marinha,

honra lhe seja, no meio dos seus infortúnios conjugais. A marinha comercial atingira um tal *essor*, que o portuense Domingos Pires Eiras, tendo pago aos espanhóis um resgate de *10 mil francos ouro* por um seu navio capturado, não se arrepelou por isso, porque «*uma nau sua regressada da Flandres rendeu-lhe, em frete e mercadorias, esses 10 mil francos*» ([74]).

De tais proveitos, acumulara o pai *Justiceiro*, na sua Torre do Haver do Castelo de Lisboa, «*800 mil dobras de ouro e 400 mil marcos de prata*», além de «*outro aver em grã quantidade*» — que o filho *Formoso* delapidou nas suas andanças amorosas. Mas também, felizmente para a sua memória, no fomento da sua marinha.

Apaixonadamente movido pelo amor a essa marinha, e também por um bem compreendido interesse económico, ordenara el-rei D. Fernando:

1.º — Que os construtores navais pudessem obter das matas nacionais, para tal fim já prèviamente trabalhadas nos reinados anteriores, a madeira necessária ao fabrico.

2.º — Que os capitães dos navios houvessem os direitos de portagem ou as sisas correspondentes às mercadorias transportadas.

3.º — Que aos armadores coubesse metade de tais direitos.

4.º — Que tanto capitães como armadores fossem isentos de taxas, fintas, sisas ou outros impostos.

5.º — Que tais privilégios e isenções se mantivessem mesmo quando perdessem o navio e enquanto o não substituissem por outro.

Mas o Rei fizera mais: para promover a construção e a sustentação das armadas, criara um organismo especial, a *Companhia das Naus*, bolsa ou *joint stock*, cooperativa de que, ele mesmo, se fizera accionista, em posição

idêntica a qualquer outro. Determinara que, para começar, se procedesse ao alardo de todas as embarcações superiores a 50 tonéis, construídas ou a construir em todo o reino, com as datas da sua inscrição, o seu valor, aplicação e movimento económico. Desse movimento, isto é, do produto líquido das *idas e vindas*, pertenceria à Bolsa a percentagem de 2 por cento, que constituiria o seu fundo de maneio. Posto isto:

A) Quando algum navio se perdesse por tormenta ou tomadia, a Bolsa procuraria cobrir o dano. E quando os seus fundos lho não permitissem, a soma total ou parcial seria coberta por repartição proporcional entre os armadores inscritos — sem apelação, antes com execução fiscal, de forma que o lesado se achasse, no mais breve espaço, habilitado a adquirir outro barco.

B) Tratando-se de avaria de valor não excedente a um terço do total da embarcação, seria o armador compelido ao fabrico. Todavia, na hipótese de o custo exceder ao terço, o navio entraria em regime de expropriação e beneficiação pela Bolsa, e o proprietário indemnizado em quantia calculada por «*mestres que houvessem dello conhecimento.*»

C) Estas vantagens não seriam de conceder quando as perdas ou avarias fossem causadas por malversação ou erro premeditado ou provocadas em viagem aos portos inimigos sem salvo-conduto. Em qualquer destes casos, os danos seriam comprovados por vistoria de *vedores e escrivães*.

D) Sendo as perdas de tal forma avultadas que não pudesse o responsável cobri-las, fá-lo-ia em metade, com moratória para o restante.

E) Quando as perdas fossem motivadas por guerra ou serviço de el-rei, seriam os donos dos barcos indem-

nizados pelo tesouro real, com a obrigação de aplicarem as verbas a novas construções.

F) Tratando-se da perda da carga, seria de metade a indemnização, revertendo a outra metade aos cofres da Bolsa.

E contra a sua posição soberana, mais determinava el-rei, num nobre exemplo de isenção que podia servir de modelo em nossos dias:

G) Que el-rei segurasse os seus navios — que eram doze — nas mesmas condições de qualquer, quanto a fretamentos, aparelhagem, guarnição, etc. «*E não o querendo el-rei assim fazer, que a Companhia não valesse nada quanto aos navios de el-rei. E a Companhia dos outros navios ficasse firme para todo o sempre.*»

O *Joint-Stock* eliminava pura e simplesmente esse associado dissidente, muito embora de manto e coroa. Evidentemente, irradiada da Companhia, a personagem real privava-se de todos os benefícios e certo não ousaria, dentro da boa moral, arbitràriamente os usufruir. E o mais interessante é que era o próprio monarca que assim defendia a Companhia duma possível deserção da sua parte.

A Bolsa tinha um cofre, e o cofre três claviculários. E todos os anos se procedia ao balanço das contas, presentes dois árbitros, «*dois homens bons sem suspeita*» — diz Fernão Lopes. Parece que na escolha de tais árbitros se não lutava, nesses tempos, com a dificuldade dos nossos, necessitados por vezes, para tal escolha, da lâmpada de Diógenes...

Este acurado empenho em engrandecer as suas Armadas, que se afigurava inato na pessoa do excelso rei Fernando, não teve a colaboração dos seus comodoros, qual deles mais inepto. Tudo se perdeu, a fortuna e a

honra, e só se salvou aquele seu recôndito amor à sua Marinha, que foi o melhor brasão do desventurado e tão mal servido monarca.

Bem cedo compreendera o Mestre de Avis quanto era preciosa, para a realização dos seus objectivos, aquilo a que chamaremos uma estratégia marítima: o fomento da navegação, para garantia dos abastecimentos, e o domínio da sua retaguarda — o rio e a sua barra —, para a livre entrada e saída da mesma. O antigo e experimentado *Fronteiro* sabia bem que a raia terrestre cederia ràpidamente à opressão do adversário, só lhe restando, para não sucumbir à míngua — o Tejo e o Oceano.

As relações com as Repúblicas Italianas progrediam sempre. A intensa corrente que do Mediterrâneo demandava o Norte oceânico fizera de Lisboa o seu melhor, mais amplo e mais bem provido porto de escala. As galés de Génova e Veneza chegavam abarrotadas de produtos do Oriente, negociados a peso de ouro, com destino a uma parte da Europa. Nas águas do Tejo fundeavam seus navios e pelas praças da cidade faziam pela vida os Levantiscos, que tinham casas estabelecidas, sociedades, seus agentes, banqueiros e cônsules.

Por Carta Régia de 6 de Junho de 1392, D. João concede *segurança e privilégio às galees de Veneza que merchantemente vieram ao porto*» de Lisboa ([75]). Em Carta de 26 de Julho de 1395 promulga medidas de protecção aos navegantes e mercadores «*prazentins e genoveses estantes em a dicta cidade e que a ella merchantemente venham.*» E promete castigar os que lhes fizerem «*doestos e outros desaguisados*». Entre os Genoveses contava-se o importante armador Micer Giovanni Palma. Por carta de 1399, D. João renova o segurança a estes mareantes «*estantes e merchantemente vindos*» ([76]).

É nesta corrente que se filia a vinda a Cascais, mais tarde, de numerosas galés principescamente recebidas, conforme a «*Ordenança que se soya de dar ás galees de Veneza*», de el-rei D. Duarte — esta evidentemente resultante da *Viagem* dum príncipe às *Sete Partidas*, mas na sequência e no espírito de ordens muito anteriormente promulgadas.

Este maior afluxo da navegação estrangeira desperta invejas nacionais. Aspira-se ao proteccionismo e as reclamações chovem. Em 1392, os de Lisboa protestam contra os privilégios concedidos aos estrangeiros. Em 1415 os protestos partem de Lagos: que as galés venezianas são cada vez mais numerosas, que não pagam dízimos, que abarrotam o mercado e promovem a baixa dos preços, etc. Fiel aos seus princípios, D. João mantém os privilégios e faz mais: é ele que se queixa que mercadores genoveses, florentinos e placentinos são «*apontados com doestos e fazem-lhes muitos insultos*». Em 1416, o comércio algarvio apela para o patriotismo como arma de combate: reclama contra os negociantes estrangeiros que fretam navios portugueses para comerciar com *perros marroquinos*, e por isso não há pão em Portugal. D. João proíbe, sob graves penalidades, o comércio com os Mouros, já condenado pelo Pontífice. Mas D. João não ignora que o abastecimento do País e seu progresso económico dependem justamente da navegação estrangeira. Faz vista grossa aos protestos.

O Norte não quer ficar atrás. A sua construção naval, em estaleiros próprios, está em franco progresso. Em 1401, a Câmara do Porto carrega para o Levante 110 milheiros de pescado. Esse Levante começava, para nós, em Aragão e, correndo os litorais mediterrânicos, acabava nos portos do Adriático e do Mar Negro, até onde iam o pescado, o azeite, os figos e as passas do Algarve ([77]). O tipo da embarcação usual era já a *Caravela*, velho conhecimento dos estaleiros e dos pescadores do norte e do centro do País.

Em 1391 ficaram pràticamente vedados aos navios portugueses os portos franceses e quase completamente os ingleses. A situação tornara-se angustiosa. Das Cortes de Viseu, D. João dirige um apelo ao soberano inglês, seu parente, e Henrique IV ordena a livre entrada dos navios portugueses. E por Carta de 11 de Junho de 1393, Ricardo II — a quem em 1386 D. João socorrera com dez galés — manda fiscalizar em Lisboa os navios que, dos portos portugueses demandavam os britânicos ([78]).

Acontecimentos sensacionais iam pôr à prova o interesse do Mestre pela sua marinha, do norte, do centro e do sul. Porque três eram, no seu litoral, os núcleos originais dessas marinhas, independentes mas interdependentes. A realeza obrava justamente como agente de ligação das suas actividades. Em Maio de 1401 tinham-se perdido, a caminho da Flandres e da Noruega, 4 naus e uma barca. Logo no ano seguinte el-rei legisla sobre navios de 100 tonéis e «*mais de 100 tonéis*» ([79]). Era já navegação de alto bordo com rumo aos mares do norte.

Começada a guerra com Castela, em Janeiro de 1384, tinham fundeado no Tejo uma grande nau castelhana, uma galé e cinco baxins, entre S. Catarina e o Restelo. Imediatamente o Mestre manda aparelhar duas naus, duas galés e três barcas e lança-se a filhar os navios inimigos, apoderando-se de valiosa carga. O Castelhano compreendera como era indispensável à sua estratégia a ocupação, ou pelo menos a neutralização, da barra do Tejo, e enviara uma frota a tentá-la. Com notável presteza, o Arcebispo de Braga, a cavalo e de lança em punho, dirige o aprestamento duma armada nacional de catorze galés e sete naus, que sai a bater e raziar a costa da

Galiza, destruindo bases, afundando barcos, apreendendo materiais. Em Lisboa, o próprio rei sai a combater, metido até aos joelhos na água, derrubado por um virotão inimigo. Uma resistência obstinada contra a poderosa armada inimiga que senhoriava o Tejo, afundara algumas galés aos Castelhanos, com muita gente morta. Numa das galés tomadas — revela o cronista — acharam-se cartas de Sevilha, em que se encomendava aos marujos de Castela que «*trouxessem algumas moças chamormas*», raparigas de Lisboa. Viu-se quanto eram apreciadas dos *gourmets* castelhanos — mas não levaram nenhuma.

Após o concerto da paz, a rainha viúva de Castela ainda mandou solicitar do rei português um auxílio substancial de galés, para a sua guerra com Granada. «*O Mestre foi muy ledo em lh'o dar*», nota o Cronista. Assim, nesses precários inícios da consolidação da sua própria independência, uma nação que ressurgia duma séria ameaça à sua existência, possuía marinha para prestar auxílio ao seu mesmo adversário da véspera.

Mais ledo se sentiria o Mestre se lhe fosse dado verificar como fora acertada a previsão de garantir a sua retaguarda marítima, largamente mobilizando a frota que os seus antecessores lhe tinham legado e à qual, mais que a tudo, devera grande parte do seu triunfo. Diremos pois aos historiógrafos simplistas que o triunfo do Mestre não seria obra exclusiva de Aljubarrota, e a sua Ala dos Namorados faria um esforço ingente, mas porventura inútil — se o Tejo e a sua barra não tivessem estado livres.

Em 1428, D. João I envia os embaixadores D. Álvaro, Bispo do Algarve, e o Doutor Fernando Afonso da Silveira, a tratar do consórcio da Infanta D. Isabel com Filipe o Bom de Borgonha, consórcio possìvelmente

agenciado pelo Infante D. Pedro, na sua longa hospedagem pela Flandres e por Borgonha, junto ao mesmo Filipe. A Lisboa viera depois a embaixada burgonhesa do Senhor de Roubaix, em duas galés da Flandres, chegadas a Cascais em 28 de Julho de 1428. D. João recebeu a embaixada, vindo de Estremoz onde se encontrava, acompanhado pelo Infante D. Pedro, recém-chegado da sua longa peregrinação. A 13 de Outubro de 1429 partiu de Cascais a Armada de 14 velas que levava e escoltava a noiva. Os ventos foram contrários e só 4 das 14 velas arribaram a Vigo, sem que nada se soubesse das restantes ([80]).

Todo esse intercâmbio principesco fizera-se, pois, pelo Mar Largo, em veleiros.

Com que verdade se escreveu que nesse tempo só se fazia a cabotagem com galé remeira e isso mesmo excepcionalmente?

Muito antes dos memoráveis acontecimentos dos fins do século XV ao XVI, um facto de repercussão histórica tivera lugar: Afonso IV, o soberano que instituíra em Portugal o gosto das matemáticas e intensificara o da astrologia, progenitora da astronomia, sugestionado pelo incitamento dado às coisas marítimas por seu Pai, lançara as suas naves ao que, com duvidosa propriedade, chamaríamos *intenção descobridora*. A intenção de descobrir pelo único interesse de *descobrir*, é um mote inefável a glosar em nossos dias, mas de discutível veracidade naquelas remotas eras em que o mundo buscava edificar em bases racionais a sua vida económica e social. Fora esse mesmo critério de vago planeamento económico que levara ao abandono dos arquipélagos primeiro encontrados, até à data mais recente em que, reencontrados, ou *redescobertos* se assim se prefere, o

seu povoamento e a sua exploração permitissem a sua franca entrada nas páginas da história.

São já numerosos os planisférios do século XIV e princípios do XV, em que se encontram inscritos os Arquipélagos Atlânticos, sendo baldado o esforço que tenta desvirtuar tais evidências.

As naves do Rei Afonso andariam, pois, correndo o Oceano muito antes de, na sua Carta de 12 de Fevereiro de 1345, reivindicar perante o Pontífice os seus direitos às Canárias, descobertas pelos seus mareantes ([81]).

«*O volante da máquina estava definitivamente impulsionado* — escreve com verdade Alberto Sampaio — *para jamais parar quaisquer que fossem as contrariedades*». As contrariedades eram sem conta, mas a máquina que D. Dinis e seu filho D. Afonso laboriosamente tinham montado iria, um século mais tarde, trabalhar a pleno rendimento. Não se ignora que as armadas organizadas pelo monarca dito *Lavrador*, eram guarnecidas por *sabedores do mar*. Tais *sabedores*, italianos e catalães na maioria, eram serventuários de recrutamento episódico e não excluíam a existência de *sabedores* portugueses, de remota data e hereditàriamente adestrados nas lides oceânicas.

Com toda a verdade escreve Duarte Leite que o facto de as descobertas de Afonso IV não terem tido sequência nem utilidade imediatas, em nada invalida a sua sólida posição na evolução da marinharia portuguesa, da mesma forma como o facto de os périplos de Hanon ou dos Vivaldi não terem tido conclusão nem proveito, não invalida a afirmação de a Costa da Guiné ter sido já visitada por gente branca ([82]).

Admitir-se-á, pois, como facto reconhecido, que os Arquipélagos Atlânticos, possìvelmente enxergados na antiguidade fenícia e revistos pela navegação hispano-

-árabe, *foram descobertas portuguesas do século XIV*, pelas marinhas dos monarcas afonsinos. Não se compreende, de facto, que Afonso IV mandasse a expedição de Nicoloso de Recco, às Canárias, «à aventura», como se disse. Porque à aventura? Além das tradições da antiguidade, sabia-se de explorações árabes e mauritânicas recentes, e de todas teria noção vaga o monarca, disposto, com a sua eficiente marinha, a tentar esclarecer o mistério. A viagem portuguesa de 1341 às Canárias, como as à Normandia, à Flandres, à Inglaterra, ou mesmo à Escandinávia, demonstra que, fossem com chusmas genovesas e catalãs ou não, elas não se limitariam à mera cabotagem. Certo, eram de mar-largo, traçando seu rumo pela estima, em uso pelo menos desde o almirantado do Pessanha. Seria, de facto, apoucar a inteligência do leitor afirmar que todo esse poderoso movimento marítimo, resultante do trabalho assíduo de «*naus, caravelas, barcas, galees e batees e geeralmente quaeesquer navios assy grandes ou pequenos*», servidos por um numeroso pessoal de «*patrões, alcaydes, arrayses, petintais, comitres, gualiotes, mareantes e marinheiros e todolos outros*» ([83]), movimento que se não pode rigorosamente documentar, mas que fundadamente se pode conjecturar, que no curso de três séculos investiu as águas oceânicas, fosse sempre e apenas uma miserável e rastejante cabotagem. Nem tal cabotagem seria sempre possível, porque a não permitiriam nem os prazos das permutas nem a fundura do Golfo de Gasconha ou os antros fragosos e parcelados da Finisterra galaica, covis de pirataria desmandada.

A *Introdução à Astronomia*, de Alfragano, o *Tratado da Esfera*, de Sacrabosco, e os *Libros del Saber*, de Afonso X, poderiam ser considerados os pilares doutri-

nários de toda a arte marinheira medieval. Passando a vista pela Carta Catalã de 1375, considerando-se a obra maiorquina, sob a égide dos monarcas aragoneses Pedro III e Martinho e a preciosa colaboração dos sábios de Montepellier, ante a multidão dos astrónomos, cosmógrafos, matemáticos, cartógrafos, fazedores de bússolas, quadrantes e portulanos, mais ou menos de linhagem arábico-judaica, fica o labor dos outros povos coevos reduzido a algumas realizações práticas, mas que tem em si muito de heróicas.

Foi estranho verificar-se que, a despeito da doutrinação toledana ou salamantina, não tivesse o país vizinho exibido como em Portugal surpreendenetes realizações. E é já um lugar comum o dizer-se que a marinharia portuguesa, sempre progressiva, deixou a perder de vista a espanhola. Porquê? É que ao momento excepcional de gesta magnífica, seguiu-se em Espanha um período de soberanias fragmentárias sempre em conflito, sucedendo-se aqueloutro em que o fanatismo expulsara dos seus lares aqueles mesmos que haviam estruturado o seu progresso científico: a supressão dos últimos *Moriscos*, a perseguição aos judeus, varriam definitivamente qualquer semente de estudo. Como se fossem batidos por um vendaval insano, a ciência e a cultura hispano-árabes, fomentadas em Córdova e Toledo, refugiavam-se, dispersas e desmanteladas, onde lhes fosse permitido levar a vida por demais atribulada.

A persistência de Granada como enclave «infiel» no cenáculo dos reinos cristãos, mantendo relações com o islamismo de Fez ou de Tunes, constituía, além de um óbice ao nivelamento religioso da Península, uma ameaça constante de novas invasões africanas. A atenção cristã vivia em permanente alarme e a nação que fora a madre de toda a ciência cosmográfica definhava às mãos de

um sectarismo apavorado. Só em Salamanca — escreve Joaquim Bensaúde — e Granada, a Inquisição destruiu mais de um milhão de volumes ([84]). O incêndio da Biblioteca dos cem mil papiros do Cairo por Amr-ibn-El As, à ordem do Califa, recebia assim uma réplica tremenda, que derrancava para todo o sempre o tesouro cultural duma nação que, ao depois, para o êxito espectacular dos seus descobrimentos americanos, careceu de se instruir na ciência e na arte náuticas lusitanas.

Presumidamente pela mesma época, em Portugal iniciava-se uma dinastia esclarecida pelo patriotismo ardoroso de uma geração de príncipes, a quem o sangue e a educação nórdicos conferiam indíces de notável capacidade filosófica. Entre eles se notabilizou, como o mais apto a realçar o seu pequeno país no remoinho civilizador do Renascimento, o Infante D. Pedro, Duque de Coimbra e Regente do Reino em dramáticas emergências, em consequência dos seus contactos ilustrativos com as *Sete Partidas*.

Com a sua decisiva influência nos Descobrimentos, a arte de navegar portuguesa foi assim, quanto à teoria, em grande parte informada por uma longa série de especulações precedentes, que seriam por seu turno ponto de partida para os estudos náuticos lusitanos dos fins do século XV.

Mas nem por isso interessa muito a uma história crítica da nossa marinharia, o saber-se que em dado momento, num círculo fechado de sábios e filósofos, se estudavam os postulados doutrinários duma arte de navegar. O que poderia interessar era saber se, nesse próprio momento, esses postulados se empregavam na prática da navegação e se por eles se regiam pilotos, *naucheros* ou «arrayses». Podemos, pois, até prova documentária

em contrário, perfilhar abertamente o pensamento do douto Martin Navarrete, quando escreve: «*Haste fines del seculo XV todos los descobrimentos analogos a la navegacion fueron aislados, inconexos y casuales: todos fueron el fruto mas de una pratica grossera o de una observacion accidental, que de la meditacion y el estudio cientifico.*»

A arte de marear dos Portugueses foi, assim, uma consequência da sua própria observação e continuada experiência. Toda a primeira metade do século XV, como a segunda metade do século XIV, passara-se navegando por processos a que a prática trouxera o seu aval, melhorando à medida em que surgiam as dificuldades. Tal foi a obra quase exclusiva dos nossos mareantes, dos algarvios sobretudo, hereditàriamente marinheiros, que desde o tempo dos árabes avoengos se batiam na faina oceânica e criavam, no seu porto de Lagos ou Tavira, a sua própria escola de navegação — que era o mar.

Foi o contacto constante do mar largo, a familiaridade oceânica, que deu ao marinheiro português o primado indisputável na exploração do seu oceano, forçando-o, ante novas e novas emergências, a consultar mais e mais o mapa celeste, o que o levaria mais tarde, já em pleno século XVI, pela aplicação de noções já divulgadas, à determinação instrumental da latitude.

Força é, pois, para a clareza do estudo, abordar o capítulo mais complexo deste livro — o que se refere à primeira metade do século XV, justamente aquele em que uma história esfíngica aparece profanada por um cortejo de lendas contagiosamente aliciantes. Vale que ao dobrarmos, nesse século, o cabo da sua sétima década, ante a figuração do que neste país se conseguiu em matéria de arte náutica, e pela qual Portugal ocupou o primeiro lugar no Mundo, pelo trabalho excepcional dos seus marinheiros e cientistas, o nosso espírito readquire as certezas necessárias a um justificado orgulho patriótico.

É de uso escrever-se a história dos Descobrimentos Portugueses e da arte náutica correlativa com ponto de partida nas derrotas da Guiné e, pior ainda, na conquista de Ceuta. A nossa crítica não consegue, infelizmente, ir tão longe em matéria de imprecisão e baralha.

Daremos razão a Gonzalez Palencia quando afirma que Ceuta não foi, como se pretende, o primeiro termo duma expansão de além-mar, mas sim o último termo duma defesa de aquém-Estreito.

Não bastava, de facto, efectuar-se a Reconquista e abandoná-la a novas ameaças marroquinas. A segurança do Algharb de aquém-Estreito era a segurança da independência nacional, e esse Algharb só estaria seguro se Portugal, para se defender do Algharb de além-Estreito, levasse a guerra, no seu próprio território, ao *Infiel* que apoiava potencialmente a testa de ponte que deixara em Granada, na doce ilusão dum regresso.

Na remota antiguidade, a humanidade assistira à colonização, por Cártago, de toda esta faixa norte-africana, da Líbia à extrema Mauritânia atlântica, e já por essa altura o noroeste marroquino se tornara dependência do litoral hispânico, ligado por intercâmbio marítimo e solidário em interesses comerciais e políticos. Sabe-se como, depois, a orgânica imperial romana fizera desse noroeste um distrito, a *Tingitana*, com *Tingis* (Tânger) por capital, constituindo, com a *Bética* hispânica, a partir de certa data, uma só província. As frotas romanas garantiam as comunicações imperiais com a zona tingitana através dos portos da Bética hispânica, navega-

ção aproveitada e intensificada, mais tarde, pelos francos, vândalos e visigodos. *Septa*, cidadela mais nortenha, passara logo a viver integrada na política, na economia e na vida social hispano-romana, com índices de civilização muito distanciados da zona interior e sem contactos substanciais com o seu gentio berbere. A expansão bizantina irradiara o cristianismo até aos reinos obscuros do Além-Atlas, com missionários, conventos, eremitérios e bispos. E o efémero domínio vândalo ou visigodo consolidara essa posição, sobretudo em Ceuta, onde, na véspera das invasões maometanas, a lenda do Conde Juliano simbolizava esse domínio.

O Islam não conseguira apagar esses traços fundamentais de ocidentalismo, como nunca conseguira modificar a alma berbere, mauritânica ou saariana. *Tingis* e *Septa* ficaram postos fronteiriços hispânicos, janelas abertas sobre o negrume das tribos africanas que constituíam, agora, após a consolidação do imperialismo almoravida, a força indómita ao serviço da sua expansão religiosa. Por elas começara Abdel-Mumim a marcha almohada, nelas encontrando fundeadas as frotas que lhe serviriam para a travessia do Estreito, e ali recebendo até a embaixada normando-siciliana a oferecer-lhe o seu concurso ([85]). Reavê-las para a civilização a que outrora tinham pertencido era, para o Ocidente, um imperativo histórico. Para Portugal, na ocasião o mais lídimo representante desse Ocidente, eram golpes magistrais, com que uma dinastia nova consolidava o seu crédito, vibrados com apoio na Ordem de Cristo, sobre Ceuta e Tânger, felicíssimo o primeiro em 1415 e malogrado o segundo em 1437 — mas visando ambos à consolidação do seu senhorio no extremo-ocidente.

Ceuta não era, pois, outra coisa mais que um movimento longamente filiado nos lances da Reconquista,

que vinha dos séculos transactos como impulso de defesa nacional, traduzindo simultâneamente expansão territorial e exterminação de «infiéis», dois aspectos ibéricos de *Cavalaria Medieval*. Era naquele momento uma conta dum longo rosário de feitos que, havia três séculos, pelo menos, opunha a Espanha cristã ao Marrocos maometano — uma indispensável guarda avançada da Cruz em terras onde a mesma Cruz já longamente imperara.

Esse rosário de contas mais fácil se oferecia quando o imperialismo muçulmano — outrora dilatado dos Pirenéus ao Senegal — resolvera suicidar-se, cortando-se em várias facções que se entredevoravam, facilitando o avanço da Reconquista e acabando na formação de dois impérios política, económica e religiosamente adversos que, de cada banda do Estreio, se olhavam com desconfiança e rancor. Ceuta e Tânger permaneciam como pomos de discórdia, ambicionado pelos dois impérios.

Por isso a conquista de Ceuta, várias vezes efectuada ou tentada por ambas as facções, não fora ideia originalmente portuguesa, porque existira tanto em Castela como no Aragão, e talvez mais neste. Simplesmente, dificuldades políticas e económicas, e o espinho de Granada cravado no seu flanco, atrasavam o passo em Espanha — ao contrário de Portugal, onde uma dinastia nova, erguida sobre uma revolução e uma guerra vitoriosas, impulsionava os entusiasmos e as energias.

Ceuta era assim uma metrópole cosmopolita, encruzilhada de desvairadas gentes na mira de permutas, e fora sempre ambicionada pelas soberanias hispânicas na sua luta de hegemonia com as da Berberia. Em 1309 o Emir El Nasser de Granada exigira do Emir de Fez a entrega de Ceuta, e ante a recusa de Fez, tomara a cidade pelas armas. Ceuta estivera assim, para muitos efeitos, integrada no domínio hispano-árabe e não no

maghrebino. Mas por toda a região do Maghreb, passando as sentinelas do Atlas, se fizera a penetração do Islam pela Berberia e a Mauritânia até os recessos do Senegal e do Niger, com seus apóstolos, fanáticos e mártires. O Saará, ainda não dessecado de todo, oferecera atractivos poderosos: as suas tâmaras, o seu sal, a especiaria, as peles, os escravos, e sobretudo o seu abundante minério de ouro, cobre e ferro.

No século XIV, com seus próprios olhos o verificara o notável Ibn Batuta, narrando:

> «*Cheguei à cidade de Sidgilmessa, a das tâmaras excelentes, como iguais não há no Mundo. E no mês de Moharrem segui em caravana para Tagaza, onde há uma mina de sal e as casas e a mesquita são construídas com pedras de sal. Trocam-se aqui centenas de quintais de ouro em pó.*
>
> *Na mina de Takada os habitantes extraem cobre que trazem para a cidade e fundem em suas casas. E chegámos ao lugar de Tauat, onde a água impregna-se de ferro e quando se lava a roupa branca, ela fica negra.*» (86).

Não se ignora a tradicional permuta que as conhecidas *Caravanas do Tafilé*, com outras, estabeleciam entre o norte e o centro africanos e mais extensamente entre a Europa e esse sector. Toda a Mauritânia além-Atlas, até aos cursos do Draa e do Sus, que desemboca ao sul do Bojador, fora já percorrida por mar e por terra, em trocas intensas. Bruges, como Veneza, Bizâncio ou Alexandria, e mesmo Portugal (Algarve), comerciavam com Sidgilmessa, Ualata ou Tomboctu, no cotovelo do Niger. Berberes do Ualata vestiam-se das roupas do Egipto e os seus chefes das sedas e veludos italianos. O centro tuareg do Tomboctu, em crescimento desde o século XI,

atingira o seu apogeu no século XV, quando a ele acorriam comerciantes e letrados da Mesopotâmia, da Arábia ou do Egipto, aqueles movimentando as trocas do ouro, marfim, sal ou escravos, estes fundando bibliotecas de manuscritos raros. Começaram então de reaparecer alguns raros europeus, mosárabes hispânicos, aventureiros flamengos ou italianos, como Giovanni de Carignano, em pleno século XII, já todos à vontade em 1470. Edrisi, que viveu em Lisboa, refere comércio com portugueses já no século XII. Em 1271 havia já no Tlemcen colónias de comerciantes provençais, aragoneses e portugueses (87).

O velho reino de Gana, a cavalo sobre o curso inferior do Niger, era escala das caravanas do Benim. Para Gana desciam os comerciantes árabes do Tlemcen em busca dos metais saarianos que a Europa do tempo colhia dos portos mediterrânicos. Gana, muito povoada de brancos e negros, com doze mesquitas em bairros muçulmanos, era um grande centro distribuidor.

Mas sobre todas as levantava Sidgilmessa, mais ao norte, menos negra, construída em 758 no Tafilé. Com muralhas de tijolo e portas de ferro, tornara-se a capital dos Fatimistas. Dessa cidade de homens doutos e negociantes ricos, de letrados e rabinos, na encruzilhada do Maghreb, do Sudão, do Hogar, do país dos Tuaregs, partiam os *intermediários*, em longas filas de camelos, em viagens demoradas e cheias de perigos, levando as roupas de lã, os turbantes, colares e pulseiras de vidro, drogas, perfumes e tâmaras, para Gana, Tomboctu, Ualata e o Adrar, descendo ao Benim e à Costa do Ouro, para voltarem carregados de metais para Ceuta, Tânger ou Tunes. Esta penetração é já divulgada na Carta de Angelino Dulcert, de 1389, na dos irmãos Pizzigani, de 1367, ou na de Mecia de Viladestes, de 1413.

A esse movimento populacional e mercantil não eram estranhos europeus, italianos ou flamengos e, sobretudo, judeus. Em 1250, o cristianismo achava-se já propagado por aquelas partes, e não apenas o nestoriano. Franciscanos e dominicanos, na vereda do cristianismo dos primeiros séculos, evangelizavam por Marrocos, preparados em seminários da inspiração de Raimundo de Lulo. Tais cristãos não eram apenas os animistas ou islamitas neoconversos, mas muitos mosárabes captivos ou desfavorecidos que emigravam das Espanhas, alguns servindo nos exércitos marroquinos. Para estes solicitava Inocêncio IV, em carta amiga para um sultão de Fez, protecção e amparo (88). De resto, Muley Idriss, o primeiro Iman do Maghreb, encontrara já ali, em 790, numerosos cristãos e judeus. Em 1254, numa revolta de fanáticos almohadas, dois mil cristãos foram massacrados no Tlemcen.

Activos e industriosos, os muçulmanos dominavam as populações negras do interior, como os *Ualofs* (Jalofos), ou os *Malinkès* (Mandingas). Essa penetração, simultâneamente religiosa, comercial e política, atingira o seu auge no império *al-morabitin* (almoravida) de Yussuf-ibn-Taxfin, que se estendia, como dissemos, de Toledo aos cursos inferiores do Senegal e do Niger. A competição e as rivalidades de tribos frequentemente desavindas pelos seus particularismos, lançavam-nas na procura desesperada de novos caminhos. Esgotados os terrestres, terrìvelmente dificultados pelo dessecamento e pelo banditismo dos *faineants*, a gente ribeirinha do noroeste tentava a via marítima. Já as próprias andanças de dromedários eram viagens no mar. *Mare sive terra arenosa in qua referitur via modo mares.* Palmilhavam os forasteiros como se navegassem, de bússolas na mão, marcando posições pelos astros, porque as jornadas eram

sobretudo nocturnas. Até ao século V, a embocadura do Draa fora a porta da penetração de mercadorias para o interior. Do Cabo Cantino para o Bojador, até às proximidades do Cabo Branco, os Cartagineses tinham já estendido o seu rosário de feitorias, precárias, instáveis mas seguros pontos de contacto, onde ainda se arrastam *reliquats* de idiomas púnicos (89).

Do mesmo modo se tentava a via marítima, descendo com as carracas, possìvelmente até às Costas do Ouro e do Marfim, a costear a *Guinauhá* (Guiné), assim chamada de Gana, sua metrópole política e comercial, que se estendia dos centros do Mely ao oceano. E com razão se lê num certo Franciscano Español: «*Tornè-me al Cabo de Buyder donde sally y fuy-me por lo Zaara con unos moros que llevaban oro al rey de Guinoá*». Esse litoral da Guiné não era inatacável nem deserto, e para ele, e possìvelmente por ele, desciam para os Ualofos e os Malinkés os produtos desviados para o Adrar, a Mauritânia do sul e os baixos cursos do Senegal.

A viagem marítima oferecia mais facilidades e vantagens: mar sereno, embarcação adaptável, à escolha, tripulações conhecedoras, segurança do comércio. As trocas operavam-se pelo velho processo de os ofertantes deixarem os produtos no terreno e retirarem-se, para voltarem no dia seguinte e recolher o preço. E assim se fundara e crescera, por exemplo, o mercado do Arguim.

São estes os factos concretos — e outros haverá — que fazem pensar que a navegação da costa da Guiné, de cabotagem demorada, com embarcações de tipo variado com motor-vela, já muito usadas pelo Islam mediterrânico desde os primeiros tempos da Hegira, preexistira anteriormente às expedições quatrocentistas. Evidentemente não há documentos e o cânon genético é mudo. Mas desse comércio nos fala ainda Da Mosto; é o mesmo

que faziam os Cartagineses na antiguidade histórica e porventura o tivessem tentado Amalfinos ou Venezianos.

«Os Marinheiros, naquele tempo, não eram costumados a se engolfar tanto no pego do mar e toda a sua navegação era por sangraduras sempre à vista da terra» (90).

Se nos fosse permitido abordar o problema, sobre todos interessante, de quando e como se introduziu, na prática, a navegação astronómica, com a determinação da latitude pela altura meridiana do sol e o emprego do astrolábio simplificado ou do quadrante, algo nos esclareceria a hermenêutica destes dizeres de Barros, descontadas as divagações de precária fidelidade de quem não assistiu aos factos.

Não pode a crítica histórica, nem deve, contentar-se com a mera afirmativa dum Cronista, embora tido por fonte segura pela historiografia emotiva. Atrás verificámos como a determinação da altura meridiana dos astros foi moeda corrente na remota antiguidade, e como os Árabes, pelo menos desde o século XI, a ela recorreram. Da tríade indispensável — *astrolábio, agulha e carta de marear* — nenhum elemento fora de recente aquisição, e todos sabem das pilotagens do afamado Ahmed Meschid, mestre da marinharia do índico, desse mesmo índico de que nos fala Nicoló de Conti, desta guisa, na tradução de Valentim Fernandes: *«Eles nom navegam por agulha mas se regem e navegam segundo acham a estrela do polo alta ou baixa e esto sabem por certa medida»*. E disso certamente se convencera Morais e Sousa ao escrever: *«As latitudes dos portos do Oceano que figuram na Carta Catalã (1375) foram achadas por observações astronómicas feitas com rigor. Os pilotos árabes navegavam no Mediterrâneo por rumo e distância mas no oceano usavam o astrolábio para corrigirem enganos na avaliação das singraduras»*.

Seria leviano rejeitar a presunção de os nossos «sabedores do mar» quatrocentistas possuirem noções teóricas da possibilidade da determinação instrumental da ladeza. Mas nada nos autoriza a concluir que assim o fizessem na sua prática rotineira. E mais certo é que, ante as dificuldades da aplicação do método e dos seus erros por vezes grosseiros — que ainda persistem até à adiantada era de D. João de Castro, e que chegavam, segundo Luciano Pereira da Silva, a 4 e 5 graus, — os nossos mareantes preferissem os seus experimentados processos de rumo e distância, corrigindo-os, quando necessário, pela sua perícia.

Evidentemente os métodos astronómicos não se tornariam necessários enquanto a navegação, pelos seus próprios objectivos, se fazia ao longo de um determinado litoral. Tais viagens, já de finalidade prevalecentemente económica, obedeciam a uma determinada rotina (*). Quem procura com afã desvendar a orla dum continente, só por estrita necessidade e muito contra a vontade se afasta da linha das conhecenças, para logo voltar a ela, — e não «se engolfa tanto no pego do mar».

Tinham sido os sucessivos pilotos de torna-viagem, lutando, até ao limiar do último quartel do século XV, contra ventos e mares adversos, que haviam tomado boa nota das dificuldades do regresso, aconselhando substituições indispensáveis. Os seus ensinamentos perdura-

(*) Assim o compreendeu Clement Marckam que, falando do emprego da bússola, diz com razão: *«There is no evidence that any other nautical instrument was used in board the coasting vessels despatched by Prince Henry. Even when they ventured across the ocean to Porto Santo, Madeira and the Azores, they must have trusted to stars or compass bearings»* (91).

ram. A sua experiência foi criadora de novos métodos. Contra o óbice dos ventos ponteiros a náutica portuguesa reagira, não desviando logo a sua rota e tornando-a mais arriscada pelo lançamento insensato de barcos inadaptáveis no «pego do mar», mas substituindo o seu material primitivo por outro mais eficiente. À barca pesada de pano redondo substituiu-se a caravela ligeira. E pois que o pano latino era de longa data conhecido, os mareantes de quatrocentos, quase todos algarvios de nascença, lembraram-se por certo da sua vela triangular, que lhes facultava chegarem-se ao vento. Bolinar foi decerto o seu primeiro pensamento. Se a necessidade de ganhar barlavento representava perda de tempo e esforço de manobra, mais fácil não seria, e até mais perigoso, lançar o navio carregado, à ventura pelas águas dum golfão desconhecido.

Tudo nos convence, portanto, que a navegação astronómica do Atlântico, o maior merecimento da arte de navegar portuguesa, foi obra premeditada dos mestres e mareantes do Príncipe Perfeito. E assim fica de pé, embora exposta por um cronista atrasado quanto aos primeiros 70 anos do século XV, a peremptória afirmação do douto Barros.

Não perfilharemos fàcilmente o conceito de que a História merece ser, não uma figuração verídica do passado, isenta de preocupações, não uma ciência imparcial e fria, julgando os homens e as coisas *«segundo os valores colectivos de cada época»* (como exige Bernheim), mas apenas um instrumento de persuasão, variando na hermenêutica dos factos consoante o apoio que oferece a qualquer ideogenia preconcebida. Enriquecida de factos, ornamentada de imagens, aliciante de estilos, a História voltaria assim a ser como as crónicas orientais, em que o cronista estipendiado cumpria honestamente o

seu dever de glorificar o soberano, sacrificando a verdade para não sacrificar a cabeça. Este conceito minorativo da História não é de inventiva moderna, porque existiu, claro ou dissimulado, em todos os tempos, e em todos encontrou, entre os doutrinários da sua filosofia, esforçados adeptos.

Um tal desregramento no campo das ciências positivas torna-se por vezes um *deficit* na narrativa da nossa história náutica, e deve ser explicado por um complexo de exageradas reacções emotivas na esfera do pensamento colectivo.

À probidade dum historiador honesto e meticuloso apresenta-se como uma incógnita a decifrar, o motivo por que a execução sustentada e tenaz das expedições marítimas foi adstrita à pessoa dum Infante terciogénito, que nessa obra pôs o melhor da sua energia, da sua inteligência e até dos seus interesses pessoais. A integração da sua actividade marítima no complexo orgânico duma nação, que inegàvelmente obedecia, com uma nova dinastia, a um novo regime político, comparada com a doutros príncipes da mesma geração, revela-nos que haveria de facto um *motivo* que lhe permitisse totalizar essa excepcional actividade.

Na dificuldade em que se acharam os historiógrafos dos Descobrimentos para discriminar com exactidão esse motivo, todos se socorreram daquelas muito citadas *Cinco Razões* da palavrosa dissertação do seu Cronista. Mas com trivial hermenêutica, não seria difícil verificar que todas se reduzem a uma razão central: o combate ao *Infiel*, ao qual o obrigava a sua função de Governador e Regedor da Ordem de Cristo. É ao serviço de um imperativo categórico da finalidade da sua Ordem, que D. Henrique põe as duas qualidades essenciais do seu carácter histórico, fortemente operantes no ambiente

em que se movia: em primeiro lugar, o *Espírito de Cavalaria,* de que era penhor seguro em Portugal a mesma Ordem de Cristo, essencialmente militar e destinada ao combate aos *Infiéis.* (*Milites Cristi*). Em segundo lugar, não menos impressivo, o *Espírito do Catolicismo,* que Novalis justamente definiu como um *elemento palpitante da História* na era medieval, força operosa ou rótulo indispensável, e, nas monarquias ibéricas, mais do que uma legenda, uma determinante psicológica. Na concepção do remoto medievalismo, a *Cavalaria* conglobava a tríade *Guerra, Religião* e *Galantaria* (92). Mas na sua adaptação ao ambiente português, nesse cruciante alvorecer de quatrocentos, o ideal dessa Cavalaria temperara o seu simbolismo por influxo de novos factores de psicologia colectiva. É assim que, com melhor e mais propriedade, a definem já as *Ordenações*: «*Cavalaria se chama nom por rezom que andem cavalguados mas por companhia de homeẽs duros e fortes e escolheitos pera soffrer grandes medos e trabalhos e lazeiras por prol do bem comuũ. Devem jurar quando recebem Hordem de Cavalaria nom se escusar de tomar morte por a Ley se mester for nem per nenhũa maneira mingualla.* E acrescentam intimativamente: *ganhar honra, defender a terra e acrescental-a.*» (93).

Da história se sabe que esse Espírito de Cavalaria tinha uma das suas mais altas expressões na *Ordem do Templo,* cujos titulares constituíam a *milites cristi,* os Soldados de Cristo, a quem João XXII concedera Tomar com as terras adjacentes, onde D. Henrique ao depois se instalou. A pobreza, a obediência e a castidade eram, sem dúvida, os três lemas fundamentais da Ordem. Mas o próprio desenvolvimento dessa Ordem, que arregimentava os filhos-família da alta nobreza e seus serventuários, forçara-a a capitalizar recursos. Já em 1163, Alexandre III concedera-lhe a fruição dos bens tomados ao inimigo, revogando assim, implìcitamente, o voto de pobreza. Como as tomadias feitas aos Mouros eram altamente proveitosas, a Ordem «recebera tantas dádivas de terras e bens que todos os seus membros podiam viver e na maioria viviam com luxo real». Quanto mais rica, tornava-se mais concorrida nos seus múltiplos graus, e assim a Ordem do Templo se transformara, como depois a Ordem de Cristo, em um Estado no Estado. «*Un veritable Etat souverain auquel ne manque qu'une base territoriale*», escreve um seu historiógrafo (94).

Quando D. Dinis nacionalizou a Ordem do Templo, que tinha a sua base de operações em Castro Marim, na foz do Guadiana, fronteira ao império da Moirama, mudou-lhe o rótulo mas não lhe mudou a essência e conservou-lhe tàcitamente os privilégios. Essa a razão fundamental por que a Ordem de Cristo ficou a grande distância, em poderio e riqueza, das outras do seu tempo.

O *Espírito de Cavalaria* fora, pois, um dos maiores e dos primeiros incentivos da Expansão nos primórdios do século XV. «*Toute l'histoire du Portugal semble reposer sur les traditions de la chevalerie religieuse*», acerta em escrever o Sr. Wauwermans (95). E mais que a nenhum outro, se tornará aplicável ao Espírito de Cavalaria português, a definição de Lacroix: «forma cristã da profissão das armas». Logo no começo do século XII, a Cavalaria, de feudal que era, com laivos de brutalidade ou dissimulada tirania, consagrara-se à luta contra o expansionismo islâmico, numa outra *guerra santa,* a guerra pelo Evangelho, contra o *Jihad,* que era a guerra pelo Corão.

Esse imperativo fundamental da «guerra pela religião», como a definira S. Bernardo, constituíra o ideal

da Ordem de Cristo, vindo dos Templários. «O Templário era um monge do mais rigoroso e ascético tipo cisterciense, votado à castidade e à pobreza, mas devotado por igual à guerra implacável contra o *Infiel*, que jamais embainhava a sua espada enquanto não levasse a Igreja de Cristo a reinar sobre todo o orbe.» ([96]).

Assim se tornara, forçosamente, a Ordem de Cristo. E assim era agora o seu Infante Governador e Regedor, que ao espírito da sua Ordem obedecia, servindo simultâneamente a expansão nacional. Por isso, sobre a história de Marrocos, com autoridade e fina intuição, escreveu o académico David Lopes: «*Foi uma aventura guerreira. Do princípio ao fim dela, só se ouve o tinir das armas e os cronistas estão cheios de feitos de guerra.*» Não se tratou apenas de evangelizar, porque pouco se evangelizou. Não se pensou em ganhar riqueza, porque poucas se ganharam. Não se arquitectou a fundação dum império, porque tudo foi abandonado aos poucos. O que se fez então? Terçaram-se armas, mataram-se mouros, por puro espírito de cavalaria ([97]) (*).

Fora esse espírito de cavalaria, já patenteado em Ceuta, que ficara a fermentar na subsconsciência, como energia potencial prestes a novas explosões.

(*) Numa edição de Azurara e da pena do Rev. Dias Dinis, lê-se com razão: «*Todos os escritos deste cronista são dominados pelos feitos de cavalaria da Ordem Militar de Cristo. E se de conquista podemos classificar as nossas lutas na zona marroquina, a mesma orientação deveremos ver nos esforços dispendidos em muito menor escala nas zonas arabisadas do Rio do Ouro, da Mauritânia e do Senegal, pelo menos. Bem claro é, portanto, o relato de Cadamosto a respeito do predomínio árabe entre os próprios negros. E são sobejamente conhecidas a penetração dos Almoravidas até ao Sudão antes da nossa chegada às terras guineenses, assim como as dificuldades que encontrámos para nos estabelecermos no continente africano.*»

Mas, admitido que nas explorações marítimas, como veremos orientadas pelo Infante D. Pedro, o Infante D. Henrique procurasse ao seu ardimento um campo de acção, razão havia para lhe competir a execução da empresa, e essa razão, que é histórica e lògicamente patente, já a enunciara o douto Barros, com as escassas, luzes de que dispunha: «*Outra causa muito mais eficaz que era a obrigação do cargo e administração que tinha de Governador de Ordem de Cavalaria de Nosso Senhor Jesus Christo que El-Rey D. Dinis, seu tresavô, para esta guerra dos infiéis ordenou e novamente constituiu*». ([98]). Acrescentando-se que era Governador e Regedor da Ordem, «*a mais poderosa em juridiçam que outra alguma da Cristandade*» ([99]).

Para base de provimentos das avançadas marítimas, fora escolhida a província do Algarve, como aquela onde proliferavam famílias hereditàriamente consagradas ao labor marítimo e a que mais facilitaria bons portos de abrigo contra as nortadas, frotas organizadas, marinheiros batidos dos mares africanos, muitos dos quais teriam já descido a latitudes distantes. Demais, pela sua proximidade das terras dos «infiéis» e pelo próprio vinco muçulmano que nele deixara uma activa e brilhante civilização de sete séculos, o Algarve era o centro indicado.

Erradamente tem sido considerado caso excepcional o aparecimento, a esse tempo e em fainas marítimas, de alguns mareantes estrangeiros. Atrás se explicou como, desde o século XIII, numerosos italianos, catalães e flamengos tinham já em Lisboa, no Porto e sobretudo no Algarve, firmas que se dedicavam de preferência a coisas da navegação ([100]). Nos meados do século XV, muito chegados à Corte, usavam de grande influência como altos negociantes, banqueiros ou armadores que tinham quase toda a praça na mão. Os Sernigis armavam expe-

dições para a Guiné. Com altas entidades venezianas e florentinas, como flamengas, se relacionara intencionalmente o príncipe das *Sete Partidas*. E a sua mesma recepção esplendorosa na Cidade de São Marco, como adiante veremos, fora resultante da cordialidade de relações preexistentes e motivada em parte pelas facilidades que os Venezianos desfrutavam em Portugal.

Essa atracção de figurantes estrangeiros vinha da natureza e intensidade das permutas africanas, de longa data conhecidas nas Repúblicas Italianas através do Egipto e do Maghreb, por onde os muçulmanos dos séculos transactos, seguidos pelos algarvios medievais, mantinham estreito comércio de cabotagem.

Empreendimento nacional de tão avultado alcance carecia, como é óbvio, de recursos financeiros. Não os tinha o tesouro real, deficitário ao tempo, nem tão-pouco, se os tivesse, poderia um príncipe terciogénito dispor deles a seu talante. Homens e navios lançados no golfão do Atlântico, não se moveriam só com a graça divina. Mas tão rico como o tesouro real, ou mais, era o cofre da Ordem. Pensadamente o refere João de Barros quando escreve: «*Com que a despesa deste caso fosse própria dele e não taxada per outrem e os méritos do seu trabalho ficassem metidos na Ordem de Cavalaria de Cristo que ele governava e de cujo tesouro podia dispender.*» — Podia, mas não o podia sem poderes especiais que só Roma lhe podia conceder. Por isso: «*Um dos seus primeiros cuidados foi o de alcançar do Papa o título de Administrador, pois com voto de pobreza que era obrigado a jurar não podia dispor a seu belo talante dos grandes rendimentos da Ordem. Precisava de dinheiro*». (101). Essas facilidades foram-lhe concedidas pelo Pontífice na sua Bula *Etsi suscepit* de 1443.

Largamente se serviu pois o *Administrador* da

Ordem dos dinheiros acumulados pela hábil e honesta administração do seu antecessor D. Lopo Dias de Sousa, utilizando à vontade os meios «*sem os quais D. Henrique não seria na História senão o terceiro filho de D. João e a Portugal não lhe caberia o papel gloriosíssimo que desempenhou*» (102). — Mas se assim dispôs dos bens que administrava, também largamente compensou a sua Ordem, começando por lhe conceder a *espiritualidade*, que importava a propriedade legal, primeiro dos arquipélagos atlânticos e depois de todo o Ultramar, com confirmação pontifícia (103). Em 1454, este domínio *espiritual* tornou-o D. Henrique extensivo «*ainda nas coisas temporais sem as quais a espiritualidade nem a militar disciplina sosteuda ser nõ pode*» (104). Finalmente, em 18 de Setembro de 1460, dois meses antes do seu falecimento, cedia todos os direitos que a Coroa lhe concedera com as assinaturas de D. Duarte, D. Pedro e D. Afonso V, à sua mesma Ordem. Era uma restituição a quem tudo devera, o poder e a riqueza. E assim, por sua mão, continuava a Ordem a ser «*a mais poderosa em jurisdição*». E voltava a Ordem a constituir «*un veritable état souverain*», mas já dispondo desta feita «*d'une base territoriale*».

Foi em referência ao Algarve que Azurara, lamentando a sorte da primeira leva dos escravos da Guiné, emprestou carácter pejorativo ao que era apenas uma prática correntia daquele tempo. A pintura melodramática em que o Cronista queima os seus melhores tropos, é rematada pelos seguintes dizeres. «*O Infante era ali em cima de um poderoso cavalo, acompanhado de suas gentes, repartindo suas mercês, que de RVI almas que aconteceram* (couberam) *no seu quinto, mui breve fez deles sua partilha*, etc.» (105).

Fica o leitor compassivo com a impressão de que o Infante D. Henrique autorizara, se não ordenara, um atentado contra o direito das gentes — na ética da actualidade, bem entendido —. E assim, inàbilmente, querendo exaltar o Príncipe seu amo, o seu Cronista compromete-o injustamente no conceito da posteridade.

Da mais remota antiguidade o Mediterrâneo fora teatro do comércio de escravos, do qual Roma tivera a primazia. Na vigência do maometismo, esse comércio, que não se limitava aos cativos de guerra, funcionava como rotina do mercado, e, antes dos chamados *Descobrimentos da Guiné*, levas de escravos vinham do interior da África Ocidental para os portos mediterrânicos da Europa, empregados logo em trabalhos pesados de agricultura, pesca ou navegação. O escravo era não só uma peça útil, mas ainda moeda preciosa de troca, como largamente figurou nos famosos *resgates da Guiné*. Muito antes dessa época houvera exportação de escravos canarianos (*guanches*) para a Espanha, França e Itália, e muitos vinham a Portugal, de que eram intermediários árabes e berbéres, e por isso, sem espanto narra Da Mosto: «*Hanno detti arabi molti cavalli berberi e li conducano nella terre de'negri i qualli gli danno all'incontro teste di schiavi; e vendon detti cavalli da dieci fin a quindice teste l'uno*». Nesse mesmo século XV, esses escravos eram levados para Granada, Marselha, Sicília ou Túnes, e só uma pequena parte vinha para a Ilha do Arguim, onde o Infante D. Henrique mandara edificar uma fortaleza-feitoria para garantir o seu monopólio. «*Tutto l'anno vanno e vengano caravelle di Portogallo alla detta isola*».

Ao Infante D. Henrique ficara-se devendo a generosidade, decerto filiada, a despeito dos costumes do tempo, no seu sincero cristianismo, quanto à forma como eram

colhidos em África esses escravos e distribuídos nesse Algarve de remota data habituado a comprá-los e vendê-los. A esse Infante se devia ainda o plano piedoso de os converter, conversão que importava a libertação e imediata integração na massa da população local. «*Non consente il detto signor Infante che sia fatto piu danno ad alcuno, perche egli spera che conversando con Cristiani leggiermente si potriano ridurre alla fede nostra*» — acrescenta ainda o veneziano.

Esse comércio de escravos normalizara-se de tal forma, dada a sua utilidade em países de carência de mão-de-obra, que, a despeito dos compassivos esforços do Infante D. Henrique, continuou activamente depois da sua morte. Em 1472-73, as Cortes protestam porque se levam escravos para fora do reino, «porquanto esses escravos faziam grande povoação no reino e era causa de se fazerem terras novas, romperem-se os matos, abrirem-se os pauis e doutros proveitos» ([106]). Um tal emprego para gentio que, provindo do seu sertão sob o azorrague maometano, era no Algarve baptizado e assentado na terra, representava benefício invejável e progresso humanitário. Mas el-rei D. Afonso V, mais atento às vantagens do seu tesouro depauperado, não respeita os protestos algarvios nem tão-pouco as normas clementes do seu Tio *Navegador*, «*porque segundo a multidão dos ditos escravos, maior proveito se segue de serem levados e vendidos fora do reino, por causa dos mores preços que se por eles dão*» ([107]).

Era Fernão Gomes, o *fac-totum* real, quem tinha, ao que parece, um tácito monopólio do rendoso comércio. Mas não tarda a aparecer um certo escudeiro João Gonçalves Ribeiro, de Lagos, autorizado a vender escravos e escravas para Castela, desde que não ferisse os inte-

resses de Fernão Gomes, e pagasse a el-rei o dízimo que fora outrora do Infante D. Henrique ([108]).

Havia um serviço organizado, com um corretor municipal, para a venda de *peças de escravos*, Mouros e Mouras, «*negros e aluos*», como rezava a Carta Régia de 1460. Esse avultado e rendosíssimo comércio compreendia também os judeus, capturados em terra e no mar, e vendidos a bom preço pelos nossos vizinhos espanhóis, sem dúvida de cristianíssimos sentimentos. Contra este último comércio protestaram as Cortes portuguesas, e el-rei atendeu ao protesto.

Assim, o primitivo e medieval objectivo do *combate* aos infiéis insensìvelmente se transformava, talvez mesmo por influxo da política económica da Regência, numa empresa comercial de lucros tentadores. D. Henrique, olhando sempre a que a barbarie dos homens se não excedesse em violências e maus tratos e se evangelizasse os cativos, permitira o comércio, em proveito do seu monopólio. Imaginara — dizem — escalonar uma série de feitorias ao longo da costa, rotinando por elas uma navegação de interesse comercial, como os Fenícios haviam planeado e mais tarde os Portugueses no Oriente. Far-se-ia assim de Portugal um émulo de Veneza — e só quem em Veneza estivera e tudo vira pelos seus olhos, o poderia ter concebido. Os mareantes, escolhidos quase todos na sua Ordem, lavravam contratos adentro dos cláusulas do monopólio, nas duas modalidades referidas por Da Mosto. O exemplo mais sugestivo dessa norma fora o *joint stock* do Lançarote que formara um cartel de cinco outros capitães com suas caravelas.

Não colheu o egrégio Infante D. Henrique a ventura de viver a época mais soberba dos grandes descobrimentos e das grandes revoluções nacionais na arte de navegar. A página mais gloriosa da história marítima portuguesa surgiu quando de todo se apagara o espírito daquele que, como precursor de grande mérito, muito contribuíra para que essa página se escrevesse. Sugestionado e instruído embora por quem mais do que ele sabia em matéria de expansão geográfica — seu Irmão D. Pedro —, inegàvelmente preparou D. Henrique a eclosão dessa hora brilhante de aventuras marítimas que cobre o último quartel do século XV, e que, por se ter desenrolado sob o pulso vigoroso dum monarca excepcional, com mais propriedade chamaremos — *era joanina*.

Demonstrado está que, no declinar da sua vida, esgotado por desenganos, desinteressado de navegações, pesaroso e endividado, este ínclito Infante pensaria em repousar na *Vila* que mandara edificar. Quando novo e quando o desastre marroquino o forçara a evitar contacto com a Corte, vivera na *Raposeira*. Dessa sua *Quinta* fàcilmente se deslocaria para Lagos, porto de armamento das frotas da Guiné, no intervalo que lhe deixavam as obrigações do seu senhorio por Tomar e pela Covilhã. Só dez anos decorridos sobre as primeiras viagens, em 1443, requer a *Carta de doação do Cabo de Trasfalmenar*, que fàcilmente obtém de seu irmão D. Pedro, ao mesmo tempo Regente do Reino: «*D. Anrrique nosso muy presado e amado tio nos disse que entendia defazer certa povoração cercada ao cabo de tras falmenar*».

A trágica galopada em que se precipitavam os acontecimentos da Corte e da Regência, não lhe permitiram, para a sua projectada edificação, a rapidez que desejaria. Só 4 ou 5 anos antes da sua morte, a sua *Vila*, ainda incompleta, teve a dita de o acolher e receber o seu último suspiro.

Nada documentalmente obsta, porém, a que este príncipe ilustre, tipo acabado de cisterciense simultâneamente combativo e ascético, a despeito de — como frisa um rescrito pontifício — nunca ter professado, tivesse demoradamente visitado aqueles sítios, meditado naqueles rochedos, porventura destinando-os mesmo a centro de quaisquer actividades marítimas, como as destinara, em documento do seu punho, a centro de protecção e amparo a mareantes atribulados.

CITAS

(1) A. Fontoura da Costa — *Marinharia dos Descobrimentos.*
(2) Gago Coutinho — *Náutica dos Descobrimentos.*
(3) J. M. Condè — *Historia de los Arabes en España.*
(4) L. Morais e Sousa — *Ciência Náutica dos Pilotos Portugueses.*
(5) Vieira Guimarães — *A Ordem de Cristo.*
(6) Bula *Etsi Suscepti*, de 9 de Janeiro de 1443.
(7) G. Droysen — *Gundriss der Historik.*
(8) Alexandre Herculano — *Opúsculos.* Tomo V.
(9) Jaime de Magalhães Lima — *Prefácio de Antologia de F. L.*
(10) *Panorama.* Vol. III.
(11) João Pedro Ribeiro — *Anais Marítimos e Coloniais.*
(12) Sousa Viterbo — *Revista Portuguesa Colonial e Marítima* — 1898.
(13) Azurara — *Chronica dos Feitos da Guiné.* (Ed Santarém).
(14) Ernst Bernheim — *Lehrbuch der Historischen Methode.*
(15) *Delle Navigazioni di Messer Alvise da Cà da Mosto.*
(16) Rinaldo Caddeo — *La navigazioni atlantiche de A. C. M.*
(17) Id.
(18) Alexandre Herculano — *Opúsculo III.*
(19) Manuel Gonçalves Cerejeira — *Do valor histórico de Fernão Lopes.*
(20) Conde de Vila Franca — *D. João I e a Aliança Inglesa.*
(21) Al Makrizi — *Kitab.* (ap. Muhamad Fahmy).
(22) Dictionnaire de Theologie Catholique. — L'Englise Nestorienne.
(23) Randaccio — *Storia Navale Universale.*

(24) Ibn Madayani — *Sirat ibn Tulun.* (ap. Muhamad Fahmy).
(25) Vicente Risco — *Historia de la Galicia.*
(26) J. B. Trend — *Spain and Portugal.* (Legacy of Islam.)
(27) M. F. Navarrete — *Disertacion sobre la Historia Nautica.*
(28) Vincent Smith — *History of India.*
(29) M. F. Navarrete — *Ibidem.*
(30) Jean Poujade — *La Route des Indes et ses Navires.*
(31) Levy Provençal — *La Civilisation Arabe en Espagne.*
(32) Gonzalez Palencia — *Historia de la España Musulmana.*
(33) G. Demombynes et Platonov — *Le Monde Musulman et Byzantin.*
(34) Levy Provençal — *Ibidem.*
(35) Louis Viardot — *Histoire des Arabes et des Mores d'Espagne.*
(36) M. F. Navarrete — *Ib.*
(37) Adolpho Navarrete — *Historia Maritima de España.*
(38) A. N. Nordenskiold — *Periplus.*
(39) D. Segundo Ispizùa — *Historia de la Geografia y Cosmografia.*
(40) Randaccio — *Ib.*
(41) Du Chaillu — *The Viking Age.*
(42) Ch. Marshall Smith — *Northmen in adventure.*
Snorri Sturluson — *Heimskringla.* (Saga de S. Olaf).
(43) Admiral Ballard — *Rulers of the Indian Ocean.*
(44) Ad. Navarrete — *Ib.*
(45) *História Compostelana.* I-II.
(46) Carta do Cruzado Osbern. (J. Castilho — Supl. «Lisboa Antiga»).
(47) Laranjo Coelho — *Anais do Club Militar Naval.* 1952.
(48) Herculano — *História de Portugal.*
(49) Rud-el-Kartas — *Histoire des Souverains du Maroc.* (Tradução B.).
(50) Fernão Lopes — *Crónica d'El-Rei D. Fernando.*
(51) Herculano — *Ib.*
(52) *Monarquia Lusitana.* Tomo V.
(53) Osbern — *Ib.*
(54) *Monarquia Lusitana* — *Ib.*
(55) Henri Schaeffer — *História de Portugal.*
(56) Silva Marques — *Descobrimentos Portugueses.* (Documentos da T. T.).

(57) Rymer — *Acta et Foedere.* II.
(58) Schillington and Chapman — *The comercial relations of England and Portugal.*
(59) Charles Verlinden — *Revista Portuguesa de História.* 1949.
(60) Gama Barros — *História da Administração Pública.* IV.
(61) *Id.*
(62) *Monarquia Lusitana* — *Ib.*
(63) Ad. Navarrete — *Ib.*
(64) J. B. Almeida Pessanha — *Os Almirantes Pessanhas e sua Descendência.*
(65) Silva Marques — *Ib.*
(66) A. C. Sousa — *História Genealógica* — Provas.
(67) *Id.*
(68) Charles Roncière — *La Decouverte de l'Afrique au Moyen Âge.*
(69) Santarém — *Quadros Elementares.* III.
(70) Silva Marques — *Ib.*
(71) Rymer — *Ib.*
(72) J. Ramos Coelho — *Alguns Documentos do Arq. N.º T. T.*
(73) Fernão Lopes — *Ib.*
(74) *Id.*
(75) Silva Marques — *Ib.*
(76) *Id.*
(77) Alberto Sampaio — *Estudos históricos e económicos.*
(78) Silva Marques — *Ib.*
(79) *Id.*
(80) Santarém — *Ib.*
(81) *Arquivos Secretos do Vaticano* — Livro 138.
(82) Duarte Leite — *Coisas de Vária História.*
(83) *Ordenações Afonsinas.* — Livro I.
(84) Joaquim Bensaúde — *Histoire de la Science Nautique Portugaise.*
(85) C. de Chavrebière — *Histoire du Maroc.*
(86) *Voyages de Ibn Batuta.*
(87) C. de Chavrebière — *Ib.*
(88) Ch. Roncière — *Ib.*
(89) C. de Chavrebière — *Ib.*
(90) Barros — *Década I.*
(91) Clement Marckam — *Proceedings of the Royal Geografical Society.*
(92) Hearnshaw — *La Chevalerie Medievale.*

(93) Ordenações — *Ib.*
(94) H. Marc-Bonnet — *Histoire des Ordres Religieux.*
(95) Wauvermans — *Henri le Navigateur et l'Academie de Sagres.*
(96) Hearnshaw — *Ib.*
(97) David Lopes — *História da Expansão Portuguesa.* I.
(98) Barros I.
(99) *Id.*
(100) A. C. Sousa — *Ib.* Tomo V.
(101) Vieira Guimarães — *A Ordem de Cristo.*
(102) *Id.*
(103) Carta Régia de 26-IX-1433. (Conf.ª pela Regência e por Bula.
(104) *Id.*
(105) Azurara — *Chronica da F. da Guiné.*
(106) Gama Barros — *Ib.*
(107) *Id.*
(108) Doc. T. T. (Silva Marques).

PARTE SEGUNDA

D. PEDRO

Escripta mament... Não é, como se pretende, a prosa dum filósofo estranho às realidades do tempo, antes injunções dum espírito realista tocado já daquela mal definida inquietação que breve iria atirar a Europa à forja dum mundo novo.

«*Entre os muitos trabalhos do corpo, tomei este da alma para vos com ele servir, porque muitas vezes vi e ouvi que aquilo em que o siso cansa, o amor se esforça e o acaba*».

— Que há muitos livros com singulares doutrinas para reis e príncipes, mas que apenas indicará aquelas que ante Deus e os homens fazem o rei mais glorioso. Primeira, que seja firme na fé. Segunda, que guarde justiça aos homens. Terceira, que defenda a sua terra dos inimigos «*mamifestos ou escondidos*». Quarta, que seja amante da verdade. Quinta, que sempre conceda a quem o mereça, «*não tomando a uns pera dar a outros nem dando tanto um dia que por todo o ano não tenha que dar, nem tanto a uns que os outros fiquem sem receber*». Mas, que em dar ou negar seja sempre resoluto. E que seja firme nos seus propósitos e determinações.

«*Senhor. Vos farão agora muitos e mui desvairados requerimentos e peditórios e vos darão conselhos em muitas coisas e de muitas guisas. As coisas que não pareçam razoadas não nas outorgueis nem determineis logo, nem as que certo não pareçam desrazoadas não as negueis antes as espaçais*». Em tempo de tanta mudança podem parecer justas coisas que o não sejam.

— Nosce te ipsum. Que comece por se conhecer a si próprio e sentir se tem forças para corrigir e emendar as coisas erradas. Senão, incumba a quem o saiba e reserve para si a última palavra.

Aqueles que até hoje o conhecem como bom infante, «*todos esguardão e esguardarão que Rei sois*».

E termina: «*As primícias do vosso reinado sejam aprazíveis a Deus e a vossos sugeitos proveitosas*».

Este conselho — afirma Ruy de Pina — El-Rei o louvou muito e, *por singular*, o fez registar num livro que sempre trazia consigo. Na sequência da crónica se viu como, trazendo tal livro consigo, nem sempre o monarca teve vontade de o consultar e menos ainda de seguir os *singulares* conselhos do seu também singular Irmão.

Deveras singular no seu espírito, este Príncipe, que, como um meteoro, brilha um instante no firmamento da sua pátria, para prematuramente, como um meteoro, explodir e apagar-se — deixando um rasto luminoso que o ódio dos seus contemporâneos persegue até muito além do seu túmulo. E ainda em nossos dias a sua figura é julgada à luz de sectarismos ineptos, impossibilitados de aquilatar com justiça o carácter por extremo complexo das coisas do Passado.

O casamento do Mestre de Avis fora de facto uma lufada de ar nórdico que, no ciclone que arrastara a velha dinastia, favorecera a consolidação da nova. Os Plantagenetas haviam concentrado nos seus glóbulos toda uma norma de acção e de cultura, com expoentes em toda a série dos seus Eduardos e Henriques, não importando que fossem «devassos e cruéis», como quer um seu historiógrafo espanhol, mas certamente pioneiros activos da ulterior grandeza britânica. A princesa lencasteriana que o Mestre desposara, com a vantagem de purgar a sua corrente sanguínea tocada de bastardia, não era sombra que passasse mal pressentida sob as abóbodas escuras dos corredores palacianos, na única missão fisiológica de filhar herdeiros. Vincara a sua personalidade em vida como na morte. E onde mais impregnara o seu cunho era na feição de alguns dos seus

filhos, portugueses sem dúvida, mas parcialmente inglesados. E desses era o Infante D. Pedro o primeiro.

«Homem de grande corpo, bem proporcionado de membros, rosto comprido, cabelos da cabeça e da barba um tanto ruivos, *como ingrês*, andar vagaroso e repousado. Suas palavras eram graciosas e suas sentenças mui graves e sustanciais, e quando alguma sanha lhe tocasse era sua cara mui temerosa, porém não lhe durava muito cá por siso se lembrava de mansidão e temperança. Foi muito temperado em todos os actos da carne. Nunca se soube ter com alguma outra mulher carnal afeição salvo com a sua própria. Teve para todas as coisas horas certas e limitadas que nunca trespassou. Foi liberal com medida. Fez primeiramente usar que reis e príncipes nestes reinos comessem em público. E mandava ler proveitosos livros e ter práticas e disputa de que se tomava ensino e doutrina».

Estes traços de psicologia que se surpreendem no retrato que, sem intenção de adular, o Cronista desenhou, depois de o saber odiado, trucidado e a sua memória conspurcada, colocam ante a posteridade um príncipe que despira por completo aqueles laivos de ambição truculenta que caracterizavam os barões da época, e dos quais, no seu mesmo tempo, era um exemplo o seu meio-irmão, o bastardo Conde de Barcelos, D. Afonso.

A completar essa pintura que o tornam um príncipe modelo da Renascença, apenas faltava a dos ambientes em que se movesse. Ele mesmo o explicará ao escrever que «*mais se aprende dos costumes a índole dos homens do que pela leitura de grossos volumes*». Para se aprender a «índole dos homens» urgia, pois, sofrer o contacto dos seus desvairados costumes — e foi ao que D. Pedro se decidiu ao traçar o seu itinerário às *Sete Partidas* do Universo.

Pouco mais se encontra na documentação coeva sobre os índices constitutivos do seu carácter. Os anamnésticos são mudos. Se pusermos de parte como merecem as contrafacções de Azurara sobre a sua adolescência e juventude, apenas encontraremos os reflexos impressivos da guerra que acabara contra Castela. A sua mente especulativa de rapaz teria visionado a dupla necessidade de neutralizar os perigos de uma má vizinhança e organizar em bases sólidas a estabilidade da nação. Não era ainda nascido quando fora de Aljubarrota, mas saberia por viva tradição como haviam pelejado por esta terra bem sua alguns fidalgos portugueses, de braço dado com archeiros de Inglaterra.

O Renascimento, que abrangeu um período cronològicamente extenso, não começara para Portugal na data pragmática da queda de Constantinopla, nem Portugal, nação que despertara para a política e economia atlânticas, dependeria directamente, para a sua quota de Renascimento, do Mediterrâneo Oriental. Esse Renascimento iniciava-se no Ocidente atlântico pela actividade brilhante de alguns dos seus homens mais representativos. Na aura do Renascimento, comenta um douto historiador (1), «até os filósofos pareciam distinguir-se pelo insaciável desejo de saber, correndo terras».

Nesse sentido é que D. Pedro, o nosso maior Príncipe Letrado, se decidiu a correr terras, para ver, para saber e para abrir à sua pátria, largamente, as portadas do Renascimento.

Qual a determinante da sua resolução?

Sem de todo excluir aquela espécie de turismo piedoso que arrastava os príncipes até aos muros de Jerusalém, essa determinante deve ser procurada na especial psicologia dos filhos segundos que, cônscios da fortaleza do seu braço ou da cultura do seu intelecto, se sentiam

inconformados com a ambiência do seu país ainda em precária fase da sua estrutura civilizada. Conta-se que das cortes estrangeiras, até aonde teria chegado a fama de tão «altos infantes», cujo valor se evidenciara no arranco de Ceuta, choviam convites para ingressarem nas suas hostes, recebendo paga na moeda habitual das *marcas* territoriais, velha usança medieval, quando abundavam as terras nascentes e escasseavam barões competentes para as reger. E os Infantes de Portugal levavam ainda a credencial da Rosa Vermelha lencasteriana, debruada da liga da Jarreteira. É de admitir que houvesse convites patrocinados pelos primos da Inglaterra ou da Flandres. De resto, o avô de Gaunt, como os tios de Cambridge e o Príncipe Negro — o expoente temível da mais lídima Cavalaria da época — tinham suficientemente deambulado pela Península em contacto com os seus homens e os seus problemas.

Mas não eram apenas tais convites que moviam a ânsia de correr terras, ao contacto de gentes desvairadas, do Infante que por isso se chamou das *Sete Partidas*. É necessário desbridar a linha do seu carácter, surpreender a sua norma psicológica de secundogénito orgulhoso e ambicioso que não se rende ao preço de um simples ducado (*).

Sentindo-se afastado do trono pela simples primogenitura dum irmão medianamente culto e bem intencionado, mas fraco, irresoluto e doente, nem foi um filósofo desinteressado de mundanais ambições (*), nem um truculento ambicioso do poder como querem os seus adversários antigos e modernos. Foi decerto um inconformado, a quem a mentalidade distanciava da norma social e política da sua terra e do seu tempo. E foi por esse inconformismo basilar que um motivo ocasional — convite estrangeiro ou romagem à Terra Santa — o impeliu a sair de Barcelos em direcção a Castela e à Europa Ocidental e Oriental.

Por esse tempo, os filhos segundos dos reinantes padeciam daquele mal que a crónica designa por *ócio cortesão*, a rotina apagada da corte. Ardorosos e cultos, os infantes da «ínclita geração» não se conformariam fàcilmente com tal rotina. Para os homens cultos do termo da Idade-Média, em escasso número, as viagens, o contacto com terras e povos estranhos, tornara-se uma imperiosa necessidade do espírito. *Saber* não bastava. Tornava-se preciso *ver*, corrigir com a visão directa o incerto e o vago da sabedoria letrada. «*Was ich nicht hab erlernt, das hab ich erwandert.*», seria a divisa do tempo. Fora assim uma evasão à inanidade do ócio que levara D. Pedro às *Sete Partidas*.

Quando?

Em Abril de 1417, dois anos depois de Ceuta, recebera a Jarreteira, do seu primo Henrique V, na vaga do Duque de Exeter. Em Janeiro de 1418, escolhe-o Segismundo para Markgraf de Treviso. Se o seu biógrafo,

(*) A 11 de Outubro de 1420, ao título de Duque de Coimbra, concedido após a vitória de Ceuta, doava-lhe o pai os lugares de Tentugal, Pereira, Condeixa e Montemor, que constituiam as chamadas Terras do Infantado (A. C. de Sousa — *História Genealógica*).

(*) No pendor romântico do seu espírito para um D. Pedro *filósofo meditativo*, concluiu Oliveira Martins, um tanto apressadamente, pelo erro histórico de D. Pedro contrariar as explorações marítimas, reservadas por este autor, como exclusivo, para o Infante D. Henrique. Da estada de D. Pedro em Veneza, o autor ilustre dos *Filhos de D. João I* só conhecia a meia dúzia de linhas de Sanudo, desconhecendo a crónica coeva que mais adiante reproduzimos.

Abade de Castro e Sousa insiste pelo ano de 1416 (2), outros, sugestionados pela data do alvará de Segismundo, que é de 1418-19, opinam que teria saído pouco antes, explicando-se assim a sua presença na expedição secundária de Ceuta.

Muito embora por aproximações se possa indicar os anos de 1422 a 1424 como os da sua partida, o certo é que as precisões são nenhumas a esse respeito. O folheto de cordel de Gomes de Santo Estevão, que o Abade de Castro e Sousa repele como uma fantasia desconexa e Oliveira Martins comenta quase como um evangelho, não seria nem uma coisa nem outra. Como as celebradas «Viagens de John of Mandeville», que não viajara, ou as *Quatuor Navigationes* de Américo Vespúcio, assim era o *Auto do Infante D. Pedro* de Gomes de Santo Estevão, quando muito uma efabulação, conforme o costume da época, duma tradição nas suas linhas gerais admissível, um espécime dum género que invadiu a Europa do século XVI, deslumbrada pelos descobrimentos de novas terras e novas gentes. Os doze companheiros, visível sugestão dos doze apóstolos, caminho ao Santo Sepulcro, a passagem pelo Monte Sinai, a corrida à terra das amazonas, a recepção do Preste a quem, «com os giolhos no chão», o Infante teria beijado a mão no seu palácio azul e ouro, de móveis incrustados de diamantes — tais eram as notas de orientalismo deslumbrante que impregnavam a mente quinhentista e faziam o «clima» da literatura europeia do tempo.

Narra a Crónica que, ao ler a carta apaziguadora da sua filha e rainha, no trágico dissídio que o opunha ao rei seu sobrinho e genro, D. Pedro exclamara com infinda paixão e tristeza: «*Deus não queira que eu que, com tanta honra, uma vez sahi do reino, fazendo a muitos, em muitas provincias e senhorios estranhos, grandes graças*

e mercês, etc.». Após o conhecimento da sua carta de Bruges, documentando históricamente a sua ausência, nenhum testemunho mais idóneo acharíamos sobre o itinerário que houvesse seguido, que o trecho referente ao pai, do punho do seu filho Condestável: «*Passando la grande Bretanha y las galices y germanicas regiones, a las da Ungria, de Boemia y de Rosia y retornando por la maravilhosa çibtad de Veneçia vindo a las ytalicas y esperias provincias*» (3).

Partido de Barcelos, por Valhadolid, não é de rejeitar a notícia de ter recebido demonstrações de amizade de João II de Castela, filho de Catarina de Lencastre, seu amigo e primo direito. Quanto ao auxílio pecuniário que este lhe daria, de 25 mil peças de ouro, não ficará de remissa, admitindo-se ainda que lhe tivesse dado um *lingua* para se desembaraçar das falas estrangeiras.

Muito embora se não *prove* a sua estadia em Londres, em 1422, como quer Thomas Allen (4), é admissível que já ali estivesse ao tempo. Soares da Silva, seguindo A. C. de Sousa (5), opina pelo ano de 1424, «*no domingo seguinte ao da Páscoa de 1424*» (6).

Mas que em Londres se encontrava em 1425, torna-se evidente. Como Cavaleiro da Jarreteira foi hospedado em Windsor, tendo-se ordenado o pagamento de 10 £ pela sua instalação (7). E do mesmo documento consta que o Rei seu primo lhe oferecera, em Outubro desse ano de 1425, duas jarras de ouro guarnecidas de pérolas e pedras preciosas. Na coeva *English Chronic of the Reign*, no capítulo referente a Henrique VI — 1425 (8) — se narra ainda:

«*The iiij yeer of his regne, on the morrow aftir the feste of Simon and Jude, aroos a gret*

debaat betuene Humfrey duke of Gloucestre and master Harri Beaufort his vncle bisshoppe of Wynchestre, so that alle the cite of Londoun was mevid ayens the bisshoppe, and wolde have detroid him in his yn in Suthwerk.

But atte laste be mene of lordis AND SPECIALLI OF THE PRINCE OF PORTYNGALE THAT WAS THE SAME TYME IN LONDOUN, THIS TROUBILLE WAS CESID.»

As disputas entre Henrique de Beaufort, o conflituoso prelado de Winchester, filho de John de Gaunt, e portanto tio do nosso D. Pedro, e o Duque Humphrey de Gloucester, nasciam dos incidentes da tutela do jovem soberano Henrique VI, de nove meses apenas. Beaufort presidia ao conselho de tutela e Gloucester substituía o seu irmão, Duque de Bedfort, regente em França, na regência de Londres, com o título de Lord Protector do Reino. O próprio facto da intervenção do Infante D. Pedro entre os dois grandes fidalgos desavindos, que se disputavam nas ruas da cidade com as armas na mão, arrastando a motins a populaça exaltada, revela bem qual seria a soma do seu prestígio na corte como na praça pública.

Os últimos anos do reinado de Henrique V assistiam na Grã-Bretanha a uma das primeiras pedras do edifício grandioso que seria mais tarde a *British Navy*. Havia já um *elan* em direcção ao mar, pelas mesmas razões de expansão geográfica e económica dos outros povos do ocidente europeu. Um tal Richard Whittington, mercador londrino, armara um navio, o *Cat*, lançando-o à exploração marítima. Em poucas viagens, o seu êxito fora tal que Whittington, riquíssimo, chegara três vezes a Lord Mayor de Londres, e a história de «*Whittington*

e o seu gato» figurava já nas lendas infantis (°). Não teria ficado o espírito do nosso jovem infante indiferente a essas novidades susceptíveis de aguilhoar o seu interesse.

Em Novembro de 1425, D. Pedro encontra-se ainda em Londres, em termos de passar ao Continente. E de facto, é a 23 de Dezembro desse ano que desce de Londres a Bruges, por Ostende.

Desembarcado em Ostende, no regresso de Inglaterra, D. Pedro alojara-se com os freires de Oldenburgo. Data de Bruges a sua carta a D. Duarte.

Nessa curiosíssima mensagem, em que se define a cultura que o seu espírito adquiria em contacto com o estranho ambiente em que se movia, D. Pedro resume preceitos de boa governança, que seu irmão e herdeiro do trono, ainda em vida do rei, lhe solicitara. Esse irmão confiara, como até o fim confiou, no seu alto senso político e na sua reconhecida superioridade intelectual.

Nessa sua extraordinária carta, extraordinária sobretudo para a época em que é pensada e escrita, mostra não ignorar que toda a vida social portuguesa gira à volta do nível cultural do seu clero de ordens menores, o que mais fraterniza com o povo, e por isso o aponta como um instrumento necessário de reforma social. «*Vós, Senhor, sabeis quão pouco de Deus é, e grande embargo à vossa justiça, os muitos clerigos de ordens menores.*» Que os seleccione, proveja à sua instrução, esforce-se por que os bispos sejam competentes e íntegros nas escolhas. Que para isso, que diríamos hoje «formação mental da juventude», «*deve de preferencia encaminhar os que pertencem à Igreja e à Clerezia*».

Entende que para tanto urge começar por uma reforma do ensino universitário. «*Amim me parece que a*

Universidade da vossa terra devia ser emendada.» Que a Universidade de Lisboa tem cinco ou seis igrejas e que nelas se podia bem estabelecer outros tantos colégios, cuja orgânica sumàriamente aconselha. Os bispos por seu turno, com seus cabidos, poderiam fazer, cada um, colégios para seus naturais, ordenando-os pela maneira da Uxonia e de Paris, «*e assim cresceriam os Letrados e as Ciencias.*» E assim também os senhores achariam capelães honestos e entendidos, e o Príncipe acharia letrados para os ofícios de justiça, e de tudo, bons eleitores e bons prelados e bispos.

Que o Príncipe seja enérgico — diz. Se os clérigos se não esforçam por serem mais honestos e sabedores, que chame à responsabilidade os bispos, e se estes se furtarem, os destitua e avise o Provincial e o Ministro «*que assim o fareis a ele.*»

Passando depois a tratar de assuntos temporais, começa por dizer que todo o «regimento da República» assenta em 4 virtudes:

Primeira virtude, a da *Fortaleza*. Diz parecer-lhe que a defesa nacional não é devidamente cuidada. Necessita de mais gente e melhor treinada. A primeira medida seria obviar à despovoação, evitando-se os «*carregos e trabalhos em que são postas as gentes, sem necessidade e com grande dano*», reformando-se Leis e Ordenações que só agravam os males da situação. O bem-estar da nação é condição essencial para a sua defesa. Homens competentes e *sisudos*, indicados para os ofícios, «*não trabalham de boa vontade sem esperança de ganho e proveito*». Que haja cuidado na distribuição de armas e cavalos, a principiar pela armazenagem daquelas e aquisição e bom tratamento destes. Que se proceda depois à reparação e mais selecta guarnição de Vilas e Castelos. Que vá o Príncipe em correição por terras do

seu reino, com boa gente e muita, para corrigir erros, de forma a resultar «*aos bons do vosso reino proveito e prazer e aos maus castigo e espanto*».

A segunda virtude é a *Justiça*. «*A justiça, Senhor, não reina no coração daqueles que tem carrego de julgarem a vossa terra*». E se ela existe no coração do Senhor Rei e dele Príncipe, mais certo parece que, se nos corações existe, não sai de lá para fora, como devia de sair! «*Vós devieis querer que em toda a vossa terra se guardasse a todos direitura, mas ainda não ordenastes como se fizesse*». Crítica acerba e dura aos dois maiores chefes da nação, certo por quem se julgava com autoridade para a fazer. E qual seria a maneira de suprir a falta? «*Que os que houvessem de ter o carrego da vossa justiça fossem bons e temessem mais a Deus que a Vós*». Mas quando servissem como deviam, recebessem galardão, e aos que assim não servissem, não se lhes poupassem as penas. «*Vós, Senhor, sois posto no mundo para louvor dos bons e vingança dos maus*».

Que a Justiça tem duas partes — diz. Uma de dar a cada um o que é seu e outra de lho dar sem delonga. «*E ambas* — acrescenta com desassombro — *em vossa terra igualmente falecem*».

Terceira virtude é a *Temperança*: E o que se vê? Vida descuidada e folgada, «*desordenança, de que se seguem em vossa terra grandes empachos*». Os Fidalgos são mal servidos porque nenhum se contenta em aprender o ofício de seu pai, mas lança-se na Corte, na esperança de ser escudeiro de El-Rei. Que o remédio estava na própria mão dos reis e príncipes — diz com energia — se só escolhessem gente cumpridora, fidalgos de boa linhagem. Mas são os grandes os mais desordenados: «*O Senhor Rei, e Vós e outros todos sobreditos fazerem tão grandes despesas que a terra o não pode suportar*».

Fala de Ceuta e da forma como é administrada, em termos de áspera censura, «*segundo se sente de alguns bons homens de Inglaterra, de autoridade*». Em Inglaterra sabia-se, criticava-se e não se escondiam ao hóspede e amigo os motivos de crítica.

Desta mesma Carta se depreende mais como era activa a interferência deste Infante na governança do Estado, vivo o Pai e indigitado o Príncipe que o substituiria. Ambos o interrogam, ambos se sujeitam à sua crítica, ambos acatam os seus conceitos — porque ambos reconhecem o valor da sua cultura e o nível da sua norma mental.

E termina: «*Se estas cousas que aquy escrevy nom som boas nem bem razoadas, eu vos peço por mercê que Vós me nom ajais por culpado, porque eu nom o sey melhor entender. E se o fiz foy mais por compryr vosso mandado que por aver vontade de por aguora falar em tays cousas*» ([10]).

Que o leitor actual, por vezes sinceramente imbuído de tendenciosos conceitos, leia esta Carta e sobre ela medite — é tudo quanto o historiador honesto pode ambicionar.

No sistema tentacular das feitorias hanseáticas, Bruges, capital da Flandres, fizera-se, desde a remota antiguidade, o braço distribuidor das importações da Europa nórdico-central, em estreito contacto com os fartos mercados orientais, italianos ou bizantinos. Essas importações visavam, após as primeiras Cruzadas, com maior insistência, o comércio do Oriente. Nos seus fundeadouros, como o de Écluse, multiplicavam-se as naus venezianas, como as carracas genovesas ou florentinas, e não escasseavam, desde o século XIV pelo menos, barcas e caravelas portuguesas. «Tudo quanto se deseja encontra-se ali à venda — diz um pergaminho da época — brocados da Tartária, frutas da Andaluzia, açucar de Marrocos, vinhos e cortiças de Portugal». Assim se transformara Bruges, como Gand ou Antuérpia, em a cidade mais cosmopolita do Ocidente, enxameiando de estrangeiros que ditavam a lei no seu Groot Markt, e moviam os cordelinhos da sua alta finança.

Na sua dramática viagem de núpcias, pela dispersão do seu cortejo atlântico, a princesa Tareja, filha do Fundador, levara consigo os fundamentos do intercâmbio luso-flamengo, que se pode assim considerar coevo da nacionalidade. Aquele consórcio fora agenciado por Henrique Plantageneta, e é curioso verificar-se como são sempre os Plantagenetas que favorecem o estreitamento das relações de Portugal com a Flandres. Tinham sido os primeiros flamengos vindos a Portugal, os edificadores da *Vila dos Francos*, depois Alenquer.

A D. Dinis pertence a regulamentação dessas relações, imposta pelo próprio facto da sua intensificação comercial e marítima. Pela sua Carta Régia de 10 de Março de 1293, cria este monarca a sua *bolsa*: «*hũa pustura antre ssi que era moyto a serviço de deus e aprofeytamẽto da mha terra.*» Com D. Afonso IV na peúgada paterna, aumenta a navegação e aumenta a remessa de vinhos e cortiça em troca do famoso pano flamengo e da estamenha *brujeza*. A *brugia fraldada* valia em Lisboa 15 soldos.

Correspondendo a esse crescente interesse, o Valois Filipe o *Intrépido*, primeiro Conde-Duque de Flandres-Borgonha, concede uma Carta de Seguro aos portugueses do seu Estado. Estes têm já uma casa privativa onde se reúnem, comércio seu, hospedarias suas. O vinho entrava em grande percentagem nesse comércio, batendo a importação alemã e italiana. «*Soomente de vinho foi*

huum ano achado que carregarom doze mil tonees.» — escreve Fernão Lopes. São numerosos os navios de Lisboa e do Algarve que demandam o porto de Écluse e em 1389 há já um tratado de comércio entre Bruges e Portugal, ligado com as viagens portuguesas ao Tamisa. Nesse ano, nas contas do Bailio de Écluse aparecem mareantes portugueses multados por introduzirem em Bruges contrabando da Inglaterra ([12]). Mas nesse século XIV, esses mareantes portugueses, juntamente com catalães e italianos, reclamavam o livre uso de gruas de desembarque e de estaleiros flamengos e ainda que as balanças fossem aferidas, à entrada das suas mercadorias.

Frequentemente as crónicas flamengas referem-se a *frotas* e *caravelas* da Espanha. Sabe-se como nesses séculos XIII e XIV a Espanha não possuía frotas atlânticas e menos ainda *caravelas*, que frequentassem Bruges e Middelburg. Mas, como ainda em nossos dias, era banal a confusão entre Espanha e Portugal.

Medidas restritivas promulgadas contra a navegação estrangeira tinham posto Bruges à beira da falência. Acodem-lhe com empréstimos os mesmos estrangeiros contra quem se legislara. E são os portugueses os que mais emprestam, porque são os que mais possuem nessa praça. A riqueza por essa época de alguns portugueses de Bruges é tal, que um certo Martim Gonçalves empresta, em 1333, a mais avultada soma à Municipalidade dessa cidade.

João Sem Medo tinha no seu séquito a Álvaro Gonçalves Coutinho, *o Magriço* (*), que com ele batalhara,

(*) Conhecido na lenda por um dos *Doze de Inglaterra*. Era filho de Gonçalo Vasques Coutinho, alcaide-mor de Trancoso, primeiro Conde de Marialva e primeiro e lendário Cavaleiro da Távola Redonda das Beiras.

tornando-se progressivamente seu camareiro, amigo e confidente. Pela sua grande Carta de Seguro de 26 de Dezembro de 1411, o extraordinário Duque renova a benevolência pró-lusitana do pai e concede ancoradouros para naus e barcas lusitanas, onde possam corrigirem-se e esquiparem-se de *«mastros, vergas, âncoras e bóias»*. O Atlântico foi batido da navegação portuguesa, vagarosa mas solta, no encalço da catalã e da italiana. Os Frescobaldi de Bruges eram também armadores em Lisboa, como o eram os Strozzis do Avinhão, os Sernigis ou os Marcchionis, que davam as cartas na praça lisboeta ([11]). Alargam-se as permutas e intimizam-se as relações. Em 1410 o Convento de S. Domingos em Bruges tem uma *Capela de Santa Cruz*, concedida por Carta de 26 de Março, do mesmo João Sem Medo, aos moradores portugueses, mantida a expensas destes. E nela é sepultado, em 1415, o Cardeal Arcebispo de Lisboa, D. João Afonso d'Azambuja. Lisboa tinha já uma Confraria de S. Bartolomeu dos Alemães e outra de S. André dos Flamengos, e recebe do Duque de Borgonha os estatutos de uma nova capela na Confraria Flamenga de S. Domingos, centro de propaganda religiosa e comercial.

Narra a crónica francesa que, querendo Francisco I ver, na cripta do Convento de Champmol, o crânio de João Sem Medo, assassinado um século antes à instigação do rei de França, o frade que lho mostrou acrescentara: — *Sire. Por este buraco entraram os Ingleses em França»*. Para vingança do vil atentado, a Filipe o Bom foi assim forçoso, em 1420, tomar o partido britânico. Aliado aos ingleses, favorece a sucessão Lencasteriana ao trono da França, embora como bom francês recusasse a regência inglesa em França na menoridade de Henrique VI, nem aceitasse a Jarreteira.

Homem feliz pelos encantos da sua pessoa, Filipe

o Bom, Duque de Borgonha e Conde da Flandres e do Brabante, do Luxemburgo, d'Artois, do Hainaut, da Holanda, da Zelândia, etc., merecera aos seus contemporâneos os cognomes de *Estrela da Cavalaria* e *Pérola dos Valorosos*, dizendo-se que «excedia Alexandre na coragem e Octávio na riqueza». Filipe era de facto o expoente da mais lídima Cavalaria do seu tempo e a sua corte borgonheza fizera-se uma réplica brilhante das melhores cortes medievais italianas. No domínio da galantaria fora um perene adorador de mulheres. Confirma-o o escritor português Vasco de Vilalobos no seu prólogo do *Triomphe des Dames*, em que o tem por leal servidor do amor e das mulheres do seu século. Notou-se a sua emoção quando mandou ir Joana d'Arc à sua presença. Com razão escrevem os seus biógrafos que Filipe entregou a heroína aos Ingleses, mas sentiria que não era um acto de lídima Cavalaria. Tal qual os príncipes italianos, Filipe só despia a sua *morgue* para frequentar os sábios e artistas nos seus *ateliers*. Assim desfrutara o pintor Van Eyck da sua intimidade, enviado depois a Portugal na embaixada dos esponsais.

Mas o maior tesouro da Borgonha era a sua Biblioteca, das mais ricas e mais científicas da época, rivalizando com a *Royale* de Paris. A idade de ouro da literatura borgonhesa começa com o Duque Filipe, escreve um seu biógrafo. Nessa Biblioteca, eram numerosas as obras, militares, pedagógicas, históricas, uma notável bibliografia sobre o Oriente e os Turcos e tratados de geografia com a descrição de longas viagens ([13]). Um inventário datado de 1420 revela também a existência de livros portugueses, que, evidentemente, não poderiam ser numerosos. Nessa Biblioteca de Borgonha estudou por vezes Vasco Fernandes de Lucena, latinista insigne, que o cosmógrago Guilherme de Fillastre classifica de

«pai dos escritores». Lucena era amigo e, possìvelmente, protegido do Infante D. Pedro, que fora quem o designara para a embaixada do Conde de Ourém ao Concílio de Basileia. Deve-se filiar a estadia de Vasco de Lucena na capital da Borgonha, na intimidade de D. Pedro com o Conde-Duque Filipe.

A estadia de D. Pedro em Bruges — Dezembro de 1425 a Fevereiro de 1426 — coincidiria com a ida de Filipe de Borgonha ao seu condado da Flandres. A 31 de Janeiro desse ano de 1426, D. Pedro assiste a um torneio em Bruges, possìvelmente dado em sua honra, com provável assistência de Filipe.

Primícias de uma amizade notória consolidam-se no âmbito político e social, pelo casamento de Filipe o Bom com a irmã predilecta do Infante das *Sete Partidas*.

A segunda viuvez de Filipe o Bom oprimia o seu espírito, difìcilmente compensado pela série de trinta concubinas, que se traduzira no aparecimento de dezassete bastardias. O ducado de Borgonha fora uma concessão feita à sucessão masculina, cláusula imposta por João II de França ao seu filho Filipe o *Intrépido*. O trono não tinha herdeiros e a tristeza por esse motivo apossara-se do Duque, referem os seus biógrafos ([14]). A 17 de Setembro de 1425 falecera Bonne d'Artois, sua segunda esposa. Foi por essa altura que D. Pedro se achou na Flandres e porventura ao seu lado.

Aos 7 de Janeiro de 1429(30) teve lugar em Écluse o recebimento, pelo Bispo de Tournay, da Princesa Isabel de Portugal. Acompanhava-a um esplêndido cortejo: o Conde de Ourém, os Bispos de Évora e de Viseu e o «*Senhor Infante seu Irmão*», no dizer do Cronista: o Infante D. Fernando, que entrou em Bruges cavalgando ao lado da liteira da noiva sua irmã, num cavalo «muy fermoso». D. Pedro não assistiu, possìvelmente retido

em Barcelona pelo seu próprio noivado. O Duque de Bedfort, como vimos em 1428 Regente em França, era casado com uma irmã do Duque de Borgonha e vivia em Bruges. Diz o Cronista que, na primeira noite antenupcial, «dormiram as duas cunhadas na mesma cama» ([15]). Foi logo notada a sagacidade e altivez da jovem princesa lusitana, que se impôs à corte por demais livre e faustosa do marido. Essa sagacidade revelou-se na estreita colaboração que Isabel de Avis deu ao governo do Ducado. Retirava-se da corte vivendo como uma monja, refere Du Clerq ([16]), mas quando o marido adoeceu gravemente, manteve-se sempre à sua cabeceira, acrescenta Chastellain ([17]), e ambos os cronistas lhe rendem os maiores louvores.

Para celebrar as suas núpcias, deu o Duque Filipe festas esplendorosas. «Torneios brilhantes, cortejos magníficos, espectáculos notáveis, banquetes intermináveis, na verdade nada faltou». Na mesa do banquete ostentava-se um monstruoso bolo-surpresa, que se partiu na devida altura, saltando de dentro um carneiro com as pontas de ouro e um págem mascarado que se desfez em momices. E perante a mais brilhante sociedade do século reunida em Bruges, rompendo na sala engalanada, o Arauto das Armas anunciou que o Duque instituía, em honra da sua Noiva, a *Ordem do Tosão de Ouro* ([18]). Em compensação, os votos do mais brilhante dos príncipes do tempo iriam realizar-se em breve e a sua melancolia dissipar-se com o nascimento de um herdeiro que se chamou Carlos, o *Temerário*.

A influência de Isabel, irmã predilecta de D. Pedro, matrimoniada com a mais alta figura da política ocidental da época, é encomiàsticamente anotada pelos historiadores de Filipe. Essa influência fora preciosa no caso da chamada *reversão da aliança*.

Assediado por muitas atribulações, insatisfeito com a sua aliança inglesa, que pelo tratado de Troyes ele mesmo negociara, dando, para se vingar dos Armagnacs, o trono de França a Henrique V de Inglaterra, Filipe deixara-se levar pela intriga francesa, assinando com Carlos VII o pacto de Arras, em que deixava a Inglaterra isolada. Furiosos, os ingleses ameaçam com todo seu poderio. E é nessa difícil conjuntura que a Duquesa Isabel se interpõe activamente, no primeiro plano dessa política ocidental, manobrando as suas relações de parentesco e amizade lencasterianos e aquietando o soberano inglês seu primo.

Estas e outras intervenções episódicas tinham criado no ânimo do Duque aquele grande sentimento de respeito e afeição pela esposa portuguesa, que os historiadores são unânimes em frisar. Os mesmos apontam como, educado pela mãe, Carlos o Temerário se orgulhava da sua ascendência lusitana. Obra fora esta de D. Pedro, o príncipe ilustre que pela Europa deixara tais vestígios brilhantes da sua passagem.

O casamento de Isabel foi assim um traço de ligação gerador da era de renovação que foi, na História de Portugal, a *Regência*.

A corte borgonhesa fora o alfobre das mais esplêndidas figuras da alta Cavalaria do tempo e onde tinha formado o seu espírito, a par do Duque da Flandres-Borgonha, o príncipe que seria depois o *Regente* de Portugal. Filipe também mantinha estreitas relações com Veneza, e os Turcos constituíam a mais intensa das suas preocupações. Dominava-o a ideia-mestra de uma barreira a opor ao avanço otomano. A tradição de Nicopolis fixara-se na sua memoria. Urgia evitar que a área mediterrânica voltasse a ser o *mare nostrum* de outro Islam triunfante, como o fora sete séculos antes.

Filipe imaginara uma nova *cruzada* de que fosse o arauto, e que os óbices do tempo invalidaram ([10]). É necessário encarar a especial posição da Flandres na política europeia da primeira metade do século XV, para ràpidamente se ajuizar dessa influência sobre D. Pedro, com todas as consequências que daí derivaram para a sua mentalidade e sua política e que num longo rosário de factores interdependentes — por direito caminho levaram à gesta dos chamados *Descobrimentos Portugueses.*

O Duque Filipe renovou e acrescentou em Fevereiro de 1438 todas as concessões anteriores ao comércio e à navegação portugueses, com jurisdição própria e seus cônsules. Em 1441-42 demandam logo o porto de Bruges 12 naus portuguesas. Em 1445 edifica-se a casa grande da Feitoria. Em tudo se nota o dedo do nosso Príncipe-Regente. O primeiro feitor português de Bruges, Pero Eanes, por alcunha o *Cerra-Bodes,* que fora portador do dote da Princesa Isabel, de quem fora aio, pertencia à *clique* do Infante D. Pedro, fora o mesmo que na Câmara de Lisboa discursara a favor da *Regência.* Depois de Alfarrobeira, Pero Eanes abandona o cargo e é substituído por um João Rodrigues de Carvalho, da facção dos Braganças — que fecha as contas da Feitoria com «alcance». Os flamengos estabelecidos em Portugal começam a ser mal vistos, recebem muitos agravos e apelam para o monarca português que, receoso do Duque, os atende. E adiante veremos o epílogo desta curiosa história.

Pelos castelos da Borgonha, onde o seu tempo se consumiria em torneios, caçadas e leituras proveitosas, não podia ser prolongada a estadia de D. Pedro. Os graves acontecimentos do Adriático onde tinha o seu platónico margraviado, e para onde o Imperador, com o seu séquito de barões feudatários, se encaminhara, exigiam

ali a sua presença. E em 1426, D. Pedro encontra-se na Boémia. Para tanto, fora-lhe forçoso atravessar a Alemanha direito à Hungria.

Esta sua passagem pela antiga Franconia encontra-se documentada nos arquivos do Senado de Nuremberg. Em data de 9 de Março de 1426, o Senado concede-lhe um honroso salvo-conduto em que exprime o seu desvanecimento pela visita de tão inclito visitante, pondo à sua disposição todas as facilidades e recursos: «*omnibus aureis et argenteis ad pretacta transitum.*», para a travessia até à corte do Imperador: «*ad serenissimum ac invictissimum principem et dominum Sigismundum Romanum in Hungaria et Bohemie regem, dominum nostrum generososissimus, transire intendat.*» ([10 a]).

Nuremberg é, ao tempo, um dos maiores centros de cultura cosmográfica, e ali formariam pouco depois o seu espírito cientistas, como George Peurbach, o seu discípulo Johanes Müller o *Regiomontano,* os grandes cardeais Nicolau Cusano e Giovanni Bessarione, etc. Mais uma oportunidade se oferecia pois ao nosso príncipe para ilustrar e documentar o seu espírito profundamente receptivo.

Assim, da sua estadia no estrangeiro, mais ou menos referida nas publicações do tempo, é a sua actividade de 1426 a 1428 que sobretudo interessa, como fonte da sua cultura cosmográfica e das sugestões que o incitaram a aconselhar, orientar e patrocinar a empresa lusitana das Descobertas Atlânticas.

De 1426 a 1428, D. Pedro permanece junto a Segismundo, Rei da Hungria em 1386, e imperador do Santo Império em 1410. É sabido como da intervenção de Segismundo no cisma que dividia a Igreja em três papados: o de Roma, com João XXIII, o de Avinhão, com o culto e legalista Gregório XII, e o de Valência de

Espanha, com Bento XIII, o «*crafty and ambitious*» Pedro de Luna, resultara o Concílio de Constança, rebrilhante de entidades prelatícias e universitárias. É sabido ainda como, declarando o seu poder directamente emanado de Cristo e superior ao da Cátedra de S. Pedro no que respeitasse à reforma do clero acusado de simonia, opulência, idolatria e prevaricação ([20]), Segismundo fizera eleger para a mesma Cátedra, com a missão de proceder à reforma necessária, o fidalgo e astuto Cardeal Colona, que tomara o nome de Martinho V.

Em 1418, Martinho ocupou a Cátedra, em indumentária aurifulgente, mitra branca ornada de pedraria, docel de brocado esplendoroso, cavalo ajaezado de escarlata e ouro que o Imperador, real palafreneiro, apeado, conduzia pela rédea. Assim entrou o cortejo na Cidade dos Césares, donde João XXIII fugira pela calada da noite. Salvara-se brilhantemente a escândalo da Igreja — mas o atilado Martinho deixara a reforma em nada.

Mas do Concílio saíra outra coisa mais séria e mais perigosa: a condenação de João Huss e Jerónimo de Praga, mandados para a fogueira por Martinho, com a cumplicidade de Segismundo. Essa liquidação forçada dos paladinos da reforma, provocara a violenta revolta da Boémia, chefiada por Ziska. Por duas vezes Segismundo invadiu Praga, batendo em retirada com grandes perdas. Essa foi a famosa *Guerra dos Hussitas*, que com a morte de Ziska em 1424, prosseguia chefiada pelos dois Procópios. Dessa guerra, ao lado de Segismundo e em companhia de Erick, markgraf da Dinamarca, seu parente, participou D. Pedro, sabendo-se que tomou parte no assalto ao Castelo de Ludenberg, na Morávia ([21]). A ele se refere o historiador Picolomini, depois Papa, que fora chanceler de Frederico III, sucessor do mesmo Segismundo e casado com uma sobrinha de D. Pedro ([22]).

No poemeto do Condestável seu filho, constatamos a presença, difícilmente recusável, do Príncipe das Sete Partidas, na guerra contra o Turco: «*Aquel que... guerreando contra los exercitos del Grand Turco por tiempos estuvo*» ([23]).

A participação activa de D. Pedro na prolongada luta anti-islâmica só poderia, evidentemente, ter lugar entre 1426 a 1428, tempo da sua permanência nas hostes de Segismundo. Apura-se que em Abril de 1427, D. Pedro desceu o Danúbio na missão de restabelecer no trono o príncipe da Valaquia, desapossado pelo avanço muçulmano ([24]). Esse avanço estava comprometido pelos sangrentos dissídios dinásticos do imperialismo osmanli, agravados pela invasão tártara. Todavia, a missão de D. Pedro gorou, porque quando se tratava do adversário cristão, os muçulmanos cerravam fileiras.

Muito embora Constantinopla continuasse ostensivamente nas mãos cristãs dum Paleólogo «*destituído de virtude, de dignidade e de coragem*», toda a área do Bósforo obedecia ao Crescente, com o qual Génova e Veneza procuravam acomodar-se. Uma guerra anti-islâmica em 1396, levara ao tremendo desastre de Nicopolis, em que Segismundo escapara por uma unha negra de cair prisioneiro do Turco, valendo-lhe ter-se apressadamente acolhido, pela calada da noite, à frota do Doge Tomas Mocenigo. Dez mil cristãos foram degolados, e João Sem Medo, outro chefe, que nessa desastrosa batalha só ganhou a alcunha, resgatou-se por grossa soma, enquanto o Paleólogo, para salvar a vida, concedia mais territórios aos *Infiéis*.

Depois de repetidamente atacado sem êxito por Segismundo, de 1414 a 1420, o Império Otomano entrara

num período de lutas intestinas, não só se desinteressando momentâneamente da cristandade, mas até buscando neutralidades senão apoios nesse campo dos adversários de sempre, período que se estende de 1425 a 1428 — exactamente o da estadia de D. Pedro no séquito imperial. Os conflitos do Islam com o Santo Império e com a Senhoria, renovam-se em 1430, durando até à morte do imperador em 1437. Mas a esse tempo o Infante português encontra-se já de regresso à sua pátria. Esta descriminação cronológica sugere-nos que a referência da *Tragédia de la Reyna* é mera alusão a um vago episódio da luta que preenchera quase todo o reinado de Segismundo e constituia a preocupação máxima da Europa cristã — e sobretudo da Península, onde o velho ódio ao Islam mal sofria, cravado no seu flanco, o espinho de Granada.

O mesmo poemeto nos dá conta duma possível estadia de D. Pedro na «*Rosia*» — e isto anima Carolina Michaëlis, a douta contraditora das quimeras literárias de Oliveira Martins, a concluir que D. Pedro estivera na Prússia, parecendo-lhe admissível que «*Rosia*» se traduzisse por *Prússia*, embora nada por essa época chamasse o Infante português a esse reino distanciado e ainda desinteressado do Próximo Oriente. Nesse Oriente cristão compreendia-se porém a Sérvia, com a Moldávia e a Valaquia, incluídas todas na soberania de Segismundo, mas que ao tempo se designavam também por a *Grande Rússia*.

A mesma descriminação cronológica não autoriza a admitir que D. Pedro participasse, como se escreve, em qualquer guerra contra Veneza. No findar do século XIV, a Cristandade do Oriente Europeu, ciosa da sua hegemonia estreitamente ligada a interesses mercantis, havia-se convencido de que, ante a decadência política,

económica e militar do Bizantino, se tornara inevitável a interferência muçulmana nos problemas desse Oriente. Essa interferência não tinha o carácter episódico das invasões gengiscanida, taimúrida ou seljúcida, mas revelava-se bem como uma viragem decisiva no equilíbrio mediterrânico. Mais uma vez os desentendimentos egoitas das potências cristãs do Ocidente abriam a porta a um convidado desconhecido, armado dos pés à cabeça e gritando que contassem com ele. Contra esse impulso centrífugo, e como se não bastassem as desilusões vaticanistas, a Europa refugiava-se na pregação de novas *Cruzadas*, fórmula estafada que não lograva já convencer os particularismos soberanos.

Sagaz e realista, a Senhoria não se fiava em quimeras e nesse findar do século XIV, a sua política assentava numa trama de arranjos e concessões vantajosas e na criação dum *statu-quo* com vizinhos mais poderosos que lhe deixassem livres os caminhos marítimos defendidos por uma potente orgânica naval. Movidas por interesses paralelos em zonas diferentes e no desenvolvimento duma mesma política oriental, Génova e Veneza negociavam com o Turco de Adrinopla, nas costas do Grego de Constantinopla, com uma «*sprezzanti ostilitá verso il governo greco*». ([25]). O convencimento de que o Sultão seria o terceiro homem do conflito cristão-oriental estava tão radicado, que os políticos da Laguna contavam ver em breve no trono de Constantino, o Príncipe dos Crentes de Mafoma.

Veneza assistira impassível ao tremendo desastre de Nicopolis. Mas o problema dalmata, de importância vital para a liberdade marítima da Senhoria, forçava esta a ser cautelosa. O impulsivismo de Segismundo, preocupado com a sua hegemonia na terra firme, abria para Veneza, forçada à luta da retro-terra que tanto lhe re-

pugnava, uma fase de graves complicações. Ladislau de Húngria tinha cedido outrora a Veneza o predomínio em algumas posições do litoral dalmata — e essas eram as que Segismundo, seu sucessor, ambicionava reaver. A crise húngaro-veneziana entrara assim num período agudo. A guerra tornara-se inevitável, a despeito dos bons ofícios de Martinho V e, nos seus cruentos episódios, Segismundo arrancava aos Venezianos Friul e *Treviso* — que seria mais tarde o ducado do nosso D. Pedro. Mas em Abril de 1420, a grande armada de Pietro Loredano conquistava as posições da Dalmácia. Fraco no mar, a Segismundo, atassalhado por outras dificuldades, convinha uma paz de compromisso. Foi esta assinada em 1420 e renovada em 1428. Na política veneziana, mais do que nunca, imperava um desejo de equilíbrio. «*Facciamo considerare* — repetiam os chefes — *che la nostra cittá, come é notorio a tutto il mondo, vive del esercizio della mercancia e in gran parte con tedeschi e ungari*» ([26]). E exactamente porque Veneza aspirava à trégua condicionada, que lhe garantia as posições do Adriático, a ambição e o despeito magiares não abdicavam da sua prepotência, gastando-se em impertinências episódicas. A tais impertinências, mais do que a nenhuma acção militar, Veneza superava pela sua hábil política de balanço entre os dois imperialismos adversos: o maometano e o cristão.

Não é, pois, de supor, que o Infante tivesse participado de qualquer guerra com a poderosa República. Quando na sequência do dissídio a guerra teve de facto lugar — depois de 1430 — já o Infante regressara à pátria. Não parece ter-se preocupado depois com os problemas do Oriente Europeu, nem mesmo com os destinos do marquesado que lhe fora concedido em 1418.

Biógrafos de D. Pedro ou meros contistas da sua

notável digressão pela Itália, onde todavia deixara, nas crónicas coevas, o vinco da sua personalidade, não deixarão de estranhar o silêncio que nas mesmas crónicas se mantém sobre o caso da concessão de Treviso. Não definiram esses biógrafos nem a natureza, nem as datas, nem os limites de tal concessão. E se nos arquivos portugueses se encontra patente o diploma, de assinatura e selo de Segismundo, certo é que, nem as narrativas da época nem os estudos dos modernos historiógrafos, esclarecem o assunto.

O território que ocupava, na retro-terra veneta, uma ansa do Sile com o Piave, passara, como tantos outros, de céltico a romano, e a mesma *Via* empedrada que corria de Roma à Laguna do nordeste, levava à *Travisium* citada por Plínio, e à qual Roma conferira, com a sua orgânica municipal, a autonomia cívica, inspiradora da sua política ulterior. O cristianismo oficial de inspiração bizantina constituíra ali, no século IV, um bispado, dependência do patriarcado de Aquilea, por onde pouco depois, na sua razia pelos Alpes Julianos, os hunos de Atila espalharam o terror e a morte. Os godos de Teodorico reconstituiram e colonizaram o território, que os bizantinos de Belisário se esforçavam por reaver, batidos e afastados pelo godo Totila ([27]). No século VI, os Lombardos trouxeram-lhe a sua orgânica *ducal*, e parece que Treviso teve o seu *duca*. A religião ganhara um bispado e a civilização nova florescência. E dois séculos mais tarde Carlos Magno, na sua descida pelo Monte Cenis, conserva tudo e acrescenta mais, apenas modificando as hierarquias, criando *marqueses* para as grandes províncias fronteiriças, *comites, condes ou markgrafs* para as menores ([28]). Treviso, com Friul e Verona, fariam um marquesado, que as primeiras correrias húngaras desordenavam. Forçada a defender-se sò-

zinha, Treviso fundara a sua *Marca* de limites precários, à qual o domínio franco estabelecera direitos e regulamentara deveres. Embora na realidade um *comitato*, todo o território já designado por *Marca Trevigiana*, obedece então a dois chefes: um civil: o Conde; outro religioso: o Bispo. Assim o confirmara em 916 o carolingio Berengario.

Três factores em conflito vão agora abrir largamente as portadas duma nova era: a interferência, ordeira ou intempestiva, do poder suzerano, a luta pela hegemonia entre o Conde e o Bispo, e o surto duma nova sociedade de *minores gentes*, mescla de românicos, góticos, lombardos, francos ou húngaros que, com a desagregação da sociedade feudal e reabilitação da força democrática, lança no século XI os fundamentos da *Comuna*, aglomerado de *homens bons*, que em 1164 Frederico Barbaroxa reconhece. E Treviso, capital duma *Marca* sempre mal delimitada, conserva-se virtualmente independente. A *Zecca*, Casa da Moeda, era um símbolo certo de independência: Treviso teve a sua *Zecca*. A Marca do Sile não podia depois fugir à longa contenda de guelfos e gibelinos. Seguindo as normas da sua vizinha lagunária, ora faz o jogo duns, ora doutros — mas no fundo faz sempre o seu próprio jogo. Para tomar as rédeas do executivo, o suzerano impõe-lhe então um *Podestá*.

Na luta por esse poder executivo, mais ou menos prepotente, a despeito das limitações dos múltiplos Conselhos — a *Curia* dos seis cônsules, o *Consiglio Maggiore* dos trezentos, os *Quarenta anciães*, etc.— vai-se firmando uma oligarquia de famílias patrícias, naturais ou vizinhas, que sucessivamente se apoderam do mando — o cancro que corroía o progresso moral da cidade, ao mesmo tempo que fazia a sua grandeza material. Iniciara-se, depois dos Collaltos de origem lombarda, pelos Ezzelini descendentes dum Etzel germânico conhecido pelo *Diabo Negro*. Em 1260, o último dos Ezzelini foi amarrado pela multidão exasperada à cauda dum cavalo e arrastado, esquartejado e queimado, depois de obrigado a assistir ao massacre de sua mulher, filhos e filhas. E os trevisanos declararam festiva a data, sob o patrocínio de S. Bartolomeu e S. Francisco ([29]). Seguiram-se os De Camino, que governaram longamente, até que a insofrida ambição dum Scala, o façanhudo Cangrande de Verona, força os Trevisanos a chamar em auxílio Frederico da Áustria que, pela regência do seu Conde de Gorízia, lhes impõe a tranquilidade e a ordem.

A esse período se deve reportar o apogeu literário e artístico da cidade, já engrandecida e embelezada de monumentos vários, e é nele que predominam as damas famosas pela sua beleza, virtude ou luxúria, que, entre trovadores, dançarinos, poetas e cantores, melhor definem a *Marca Gioiosa*: a sensata Francesca, filha de Petrarca, com a Cunizza Romano, «magna meretrix», que o divino Dante quis figurasse no seu *Purgatório*; Gaia de Camino, bela e culta, ao lado da «procacissima Ostasiella, seconda Lesbia», amante de pérfido riso e múltiplos ardores ([30]). Nesse ambiente vivera Dante, pela terceira vez casado, com Gema Donati, e nascera-lhe o filho Pietro, personagem trevisiana, que se apresentara em Bolonha com o original da *Divina Comédia*.

Por essa altura, o expansionismo veneziano ameaça toda a retro-terra, e Treviso recebe o seu primeiro Podestá veneziano, Marin Faliero, o mesmo que depois começará por ser Doge de Veneza, e acabará por ser decapitado, na mesma Escadaria dos Gigantes por onde subira de manto de arminho e corno de ouro — por traidor à República.

farà esaminare la questione, e dechiara che se il suò diritto non avessa a risultare con tutta chiarezza, é dispostissimo a rinunziarvi, amando anzi tutto essere amico di Venezia, verso la quale continuerá per intanto negli usati buoni rapporti».

Data a Coimbra (v. n.º 292).

A este curioso registo segue-se logo outro, seis meses depois:

«1446, Marzo 26 — c. 197, t.º — Pietro curatore del re e reggente del regno di Portogallo al doge. Come disse nell'antecedente n. 284, appena tornato a Lisbona sottopose al giudizio di giureconsulti le lettere concui Segismondo imperatore gli concesse la Marca trivigiana, e quelle del presente re dei romani che gliela confermarono, nonche i titoli di Venezia su quella regione; quei dotti dichiararono essere valido il diritto d'esso Pietro, ben che non avesse preso possesso di fatto del feudo, né infirmarlo le concessioni imperiali posteriormente ottenute da Venezia (v. n. 25); supponendo che il doge non vorrà usurpare diritti non suoi, lo invita a dichiarare entro sei mesi le sue intenzioni».

Data a Santarém.

(I Libri Commemoriali della Republica Veneta. Documenti — Vol. VIII).

Resulta assim à evidência que D. Pedro reivindicava ainda em 1446, três anos antes da sua afrontosa morte,

o senhorio da Marca Trevisana. E mais se sabe que manteve em Treviso o seu camareiro Álvaro Gonçalves de Ataíde na administração financeira do seu virtual condado.

A sua passagem por Treviso a caminho de Veneza, onde o esperava a recepção que descrevemos, encontra-se registada em documentos coevos dos Arquivos Comunais da formosa cidade, onde os vimos. Assim se lê no MS 957 dos arquivos: *«1428 — 22 Aprile. In una ducal originale della Cancellaria del Comune: Fu commesso al podestá di Trevigi di spedir 200 ducati a quello si Serravalle per spese fate nel passaggio del figliuolo del Re di Portogallo.»*

Ainda no *Chronicon Travisinum*, de Andrea Redusio Quero, se pode ler: *«Filius legitimus et naturalis Regis Portusgalli a partibus superioribus descendens Tarvisium venit cum CCC equis, deinde Venetias et post Roman commigravit. Qua antem causa nascitur millesimo annoque praescriptibus.»*

Seja-nos pois lícito, até melhores esclarecimentos, concluir desta guisa: na posse de Treviso, nos incidentes da sua marcha vitoriosa pelo Veneto, Segismundo conferira o feudo a D. Pedro. Mas nem o Príncipe português se apressara a ir ocupar o seu cargo, que logo se tornou virtual, nem o soberano germano-húngaro lho pôde conferir *de facto*, porque a trégua de 1420 o obrigava a restituir a conquista à Senhoria. A Marca Trevisana voltava assim à posse da *Dominante*. Todavia, o margraviado importava um rendimento de 20 mil florins, e esse, afirma D. Pedro, consultados os seus juristas, que não pode a Senhoria legìtimamente tirar-lho, pois ainda lho fora confirmado por carta de Frederico III, seu sobrinho e sucessor de Segismundo no trono imperial da Germânia.

Persiste todavia a incerteza sobre o motivo da escolha do Infante português à honraria feudal dum posto tão afastado da sua pátria, onde nunca estivera e com o qual difìcilmente o relacionariam as suas actividades políticas ou militares. Isto levou historiógrafos apressados, como António Caetano ou o Abade de Castro e Sousa, disciplinadamente seguidos por outros, a considerarem a concessão da Marca como «recompensa de serviços prestados» pelo Infante ao seu nominal imperador. Quais serviços? Provadamente até 1424, ou pelo menos 1422, D. Pedro não saíra ainda de Portugal, e difícil lhe seria prestar a Segismundo quaisquer serviços *antes de 1426*. Pretendeu-se ainda que possìvelmente o bastardo D. Afonso, na sua viagem à Terra Santa, tivesse estado na corte imperial. Nada se prova, porém, quanto a essa premissa. Em 1405, Segismundo nem sequer era imperador do Santo Império, e ainda se achava mal segura na sua cabeça a coroa de S. Estevam.

A história descreve Segismundo como um dos tipos mais donairosos do seu tempo, alto, louro, de olhos azuis, semblante grave, olhar incisivo, a fala pausada, as maneiras afáveis. Belo da sua pessoa, possuía, a par de tais características somáticas, espírito agudo e ardoroso, inteligência viva e decisão pronta, simultâneamente lhano e honesto, mais contemplativo que impetuoso ([31]).

Ao visionar a figura deste soberano, que na história definiu uma época, é o historiador levado a sublinhar as analogias evidentes entre a sua personalidade física e moral e a do príncipe português, que também vincou a sua por iguais motivos, na história do seu povo, como dele escrevem os cronistas italianos: «*La grande figura de Pietro, l'eroe della legende, costumatissimo e valoroso cavaliere.*» ([32]). Talvez essas analogias explicassem a

paternal simpatia que o grande monarca germânico lhe dispensava.

O desejo de pôr termo ao escândalo dos três papas trouxera Segismundo à sede pontifícia de Valência, descendo pelo Roussillon à Catalunha e hospedando-se na corte aragonesa — onde o nosso jovem D. Pedro era conhecido e estimado e onde será mais tarde casado. O alvará da nomeação de D. Pedro para o Margraviado de Treviso, datado de Janeiro de 1418 ([33]), faz pensar que, arrumados os negócios da Igreja pelo encerramento do Concílio de Constança, feita a aquisição da Marca Trevisana, Segismundo pensasse no garboso príncipe de Portugal, que para tanto lho houvessem gabado. Das Crónicas italianas (Amirato) poder-se-ia concluir que Segismundo o quereria para genro. Porventura a recusa de D. Pedro apressasse o seu regresso quando menos necessária era a sua presença em Portugal.

Foi, portanto, sob os auspícios duma pequena trégoa recentemente negociada, que D. Pedro — não mera presunção como até hoje, mas facto nestas páginas comprovado — entrou em Veneza, proveniente de Buda da Hungria, em 5 de Abril de 1428.

Nesse primeiro quartel do século XV, Veneza atingira o apogeu do fausto e do poderio. O formidável expansionismo mercantil que, mercê da sua clarividência política, irradiava do fulcro lagunário para toda a área circunvizinha da Europa Oriental, remontando aos pontos mais distantes e carriando as riquezas mais exóticas, reservava-lhe primazia indiscutível no complexo económico europeu ansioso de contactos com o Oriente. Desse Oriente faziam propaganda aliciante as revelações incríveis de mais de um veneziano, e nenhum país ocidental, ao depois, ambicioso de partir a grilheta

da sua bronquidão medieval, poderia com ele permutar sem o patrocínio da Laguna Adriática.

Senhora do Adriático, do qual fizera um *mare nostrum*, do Astrakan ao interior de África, das cidades hanseáticas aos confins da Tartária, do Estreito de Gibraltar aos portos de Portugal, da Flandres, da Inglaterra ou da Escandinávia, as *fondachi* venezianas movimentavam poderosamente as trocas e, pondo em relação o homem louro do Norte com o homem tostado do Sul, Veneza tornara-se, como é sabido, a rainha indisputada do comércio, da navegação e de toda a civilização marítima europeia. Imiscuíra-se a fundo nas lutas húngaro-dalmatas e, convidada à primeira plana de repetidas Cruzadas, auxiliando toda a gente, assegurava acima de tudo o seu próprio interesse.

Essa poderosa força realizadora viera-lhe daquele momento do seu passado em que fugira aterrada da sua leira veneta perante a crueza do Lombardo, para edificar esta sua cidade sobre estacas enterradas na vasa. E os seus chefes tinham conseguido que aquelas estacas se transformassem em sólidos empedrados e as cabanas improvisadas em palacetes de mármores e mosaicos rendilhados, por entre os quais a água lodosa circulou em canais que logo 250 pontes transpuseram.

Todo o veneziano que se expatriava obrigara-se a dotar a sua Cidade de qualquer prenda rara e a Cidade enchera-se de tudo quanto de deslumbrante para os sentidos o mundo de então produzia. Nas margens do seu Grande Canal surgiram assim os palácios de encanto: os Vendremins, os Cornaro, os Foscari, os Contarini, os Loredan, os Pezaro, os Cà d'Oro, etc.

Toda a vida veneziana nessa fase do seu apogeu — em 1428, à data da visita do Infante português — girava à volta de três centros de administração política: São

Marcos (*Uffici di Palazzo*), Rialto (*Uffici di Rialto*) e os Domínios (*Uffici esterni*): o Governo, o Comércio e o Ultramar. Mestra de todos os imperialismos marítimos posteriores, Veneza concentrara nestes três pontos todo o seu poderio económico e político. E desse imperialismo se tornara um símbolo a velha capela ducal, reconstruída, embelezada, enriquecida, movimentada de forasteiros, deslumbrante de oiros, de mármores, de filigranas, de rendas de pedra e de panos de brocado, grande, pesada, florida, estranhamente oriental, surpreendentemente pagã, que abriga o corpo do Evangelista seu orago. Entre o grandioso *Arsenale*, forja tremenda da sua expansão e a *Libreria Vecchia*, cadinho de sua mentalidade, pela ruela estreita da *Merceria*, onde só com estender os braços tocamos as negras paredes opostas, alcança-se fàcilmente o empório rialtino, o cérebro comercial da Grande Venetia, a paixão e o destino dos seus Cidadãos.

A orgânica governativa de Veneza não teve paralelo na História. Foi uma criação sua, lògicamente decorrente da sua própria evolução económica. Quando os aglomerados transfugas do Veneto ocuparam as ilhotas da Laguna, levavam consigo o seu regime de populaça, regido por alguns cabecilhas empreendedores. Esses cabecilhas elegeram o seu *Duca*. Mas, ambiciosos do mando hereditário, os primeiros duques suscitaram a revolta popular. O duque passou a ser eleito. Por quem? Como em toda a parte e em todos os tempos, aparentemente pelo povo e efectivamente pelos *Patrícios*, constituindo primeiro um *Consiglio dei Savi*, conclave de sabedores, logo transformado no *Maggior Consiglio*. Do conjunto, destacara logo um grupo de 1.200 famílias regedoras e fautoras da grandeza económica, que se organizaram no Patriciado da Senhoria de Veneza. Um milhar de Patrícios

dispunha de uma fortuna pessoal entre 10 e 70 mil ducados, ao valor actual de 1.500$00 portugueses o ducado ([34]).

Fora o povo, os *Vilani*, quem conferira ao seu *Maggior Consiglio* o direito de eleger o seu *Doge*. O Grande Conselho procedia à eleição e o Doge era apresentado ao povo sob os auspícios de São Marcos Evangelista, seu patrono:

— «*Questo é Messer lo Doge, si vi piace!*

O povo batia as palmas gritando o seu *piacere* e desertava a formosa *Piazza*, convicto de ter escolhido o seu príncipe, no gozo indisputável da sua «liberdade».

Mas numa das eleições do Grande Conselho alguém objectara: E se o povo gritar que não lhe agrada a escolha? Então os Patrícios, cautelosos, decidiram alterar ligeiramente a fórmula, que passou a ser:

—«*Questo é Messer lo Doge que abbiamo scegliato*».

Eleito Doge em 1298, Pietro Gradenigo impusera a *Serrata di Maggior Consiglio*, isto é: a limitação do mesmo a um grupo certo de famílias. os Contarini, os Morosini, os Falier, os Dandolo, os Tiepolo, os Quirini, os Zeno, os Foscari, os Mocenigo, os Loredan, etc. O Grande Conselho lançava assim, com punho de ferro, o fundamento dum poder oligárquico e, tendo aniquilado de facto a vontade popular, procedia à amputação gradual da autoridade ducal. O Doge era flanqueado por seis membros, o *Minor Consiglio*, seus conselheiros directos. O Doge era secundado por sessenta membros dum *Consiglio Rogati* ou Senado, supostamente convidado — *Pregadi* — a governar a nação. O Doge e os seus Conselhos eram ainda superiormente controlado pela *Quarantia*, quarenta membros escolhidos do Grande Conselho.

Não se conformou a cidade fàcilmente com o regime

que lhe era imposto. Uma revolta popular teve lugar em 1299, logo afogada em sangue. Em 1310, os conjurados são alguns Patrícios descontentes, mas, vencida a sedição, os seus chefes acabam na morte ou no exílio. Então, para defesa do seu regime, o Grande Conselho criava o famoso *Conselho dos Dez*, a terrível polícia de braço potente e longo, que recebe as denúncias pela *Boca do Leão*, fere, elimina e mata pelo seu único alvedrio, e figura na História como o execrado antepassado de todas as *Tchecas* e todas as *Gestapos* ulteriores. Fora esse Conselho que, por motivos incertos, fizera degolar o Doge Marin Faliero, na mesma Escadaria dos Gigantes por onde subira investido triunfalmente na sua toga de arminho; e pela mesma grandiosa escadaria degradara, num drama pungente da sua vida, o octogenário Francesco Foscari, um dos maiores obreiros da grandeza citadina — o mesmo que acolhera e festejara o nosso Infante D. Pedro.

Todavia, ao contrário do que poderia parecer, a reforma Gradenigo apenas pretendera evitar uma suposta «liberdade democrática» na eleição ducal pelos *populari*, ou seja, o triunfo do individualismo sobre o sector representativo dos interesses económicos da República. «*Era fatto apello non a sentimenti umani communi nelle linee generali a tutti, ma a un interesse politico diversamente sensito e interpretato*» ([35]).

Um complicado escrutínio, rigorosamente democrático, operava a formação dum regime rigorosamente aristocrático, e sobre os alicerces da democracia, Veneza estruturava uma oligarquia discricionária e omnipotente. Com o seu manto de púrpura e arminho, seu corno de ouro na cabeça, os araútos e estandartes na frente, patrícios, prelados e embaixadores atrás, subindo ao seu *Bucentauro* a consorciar-se com a sua Laguna — o Doge

era no fundo um pobre diabo que apenas assinava o que os outros decidiam.

Esta foi a máquina de governar que a Senhoria fabricava nessa alvorada do século XV. Ela garantia a permanência, a evolução e a grandeza do *statorello* de 150 mil almas, com o coração no Rialto, que dominava a retro-terra até ao Milanês e a Toscana, e colonizava a Dalmácia e as ilhas do Mar Egeu, e cujas *fondachi* se espalhavam por todo o Mundo conhecido e cujas galés sulcavam todos os mares europeus. «*Nella politica veneziana persisteva la prospecttiva di un sistema di equilibrio, controlado e dominato con maggior intensitá che in passato*» ([36]).

E nestas condições, no primeiro quartel do século XV, quando D. Pedro descendo da Húngria ali entrou, poder-se-ia já dizer com um seu historiador:

«Todo o homem cioso de defender a sua dignidade, lutar pela sua felicidade ou conservar o seu bem-estar, ver-se-ia embaraçado para escolher, em toda a Itália, um asilo mais seguro. Todos os outros Estados, sem excepção do pontíficio, eram governados por soberanos que, devendo muitas vezes o seu trono ao crime, deixaram outras vezes abomináveis sucessores» ([37]).

Para a maturação do espírito sagaz dum jovem príncipe, seria este decerto o cenário indicado.

É já de Homero a alegoria *Fortuna Filha do Mar*. Da espécie de testamento político do Doge Tomas Mocenigo, datado de 1423, cinco anos antes da estadia de D. Pedro, a Armada Veneziana acusa 3.300 navios, sendo 300 naves, 100 galés grossas fortemente armadas para a guerra, e galés mercantes de maior tonelagem, largo bojo e muito pano, com uma marinhagem de 38.000 homens, quase um terço da sua população masculina, — cifras jamais igualadas em qualquer tempo. A escassez dessa população forçava ao emprego de mercenários nas suas lutas de retro-terra. Nesse começo do século XV, a nau veneziana mediterrânica difere já pouco da grande carraca mourisca de três mastros — o *grande*, o *mezzana* e o *trinquetto* — de 400 a 600 toneis, com pano misto, marcando já o tipo da navegação atlântica. Além da nau, distinguiam-se, entre outras embarcações de tipos herdados e aproveitados, a *Caravella* de três mastros, uma media de 120 a 300 toneis e pano *latino* (*) muito veleira ([38]).

Uma tal Armada, que carriava mercadorias representando 10 milhões de ducados anuais, com lucros excedentes a 4 milhões, embarcava em cada porto um escol de caixeiros-viajantes, com ordens da Senhoria para penetrar no hinterland das terras, ganhar contactos com populações exóticas, criar remotas feitorias e clientelas — e trazer para os *Ufficii* do Rialto todas as informações da vida social, económica ou política que, coordenadas e estudadas, fossem novas directrizes para novas especulações expansionistas. Dos produtos importados por Veneza, e dos mais procurados na Europa, estavam em primeiro lugar as especiarias: a pimenta, canela, gengibre, cravo, a noz moscada, as essências, o âmbar, os corantes, madeiras de sândalo, pau brazil e ébano, minerais de zinco, o amoníaco, o borax, etc. Veneza era de facto a grande drogaria da Europa. Mas tinha também indústrias próprias: nesse mesmo século XV, 3.000 tecelões de seda e 16 mil de veludos, cetins, brocados e damascos produziam sem descanso. E havia ainda os cristais de Murano e as afamadas rendas.

(*) *Latina*, corruptela de *alla trina*, triangular.

Na mole colossal do seu Arsenal, «*grandezza di questa Serenissima Republica e esplendore di tutta la Cristianitá*», como reza um códice de setecentos ([39]), onde sobre o portão monumental contemplamos o Leão Alado de Veronese, em arreganho majestoso, laborava a mão-de-obra de 16 mil operários especializados. Esse Arsenal, onde em 1327 se concentrara toda a construção naval, empregara-se de início no fabrico de dromonas e chelandionas de herança bizantina, e cercara-se de muralhas e bastiões, constituindo no seu local actual o *Arsenale Vecchio*. Quando D. Pedro o visitou, existia já o *Arsenale Nuovo*, com oficinas de artilharia, pirotécnica, fundição de pelouros. As guerras turcas e dalmatas tinham desenvolvido grandemente o fabrico, lançando-se todos os anos 4 a 6 grandes unidades de até 800 toneis para transporte de mercancia, e galés armadas de 140 toneis ou mais, para as comboiar. Tinham-se estabelecido prémios de construção e os navios iam a leilão entre os grandes armadores-comerciantes a quem o Senado impunha regras de tonelagem, esquipamento, carga, equipagens e itinerários. O Senado garantia o combóio com as suas galés, mas por fim as próprias galés, tornadas mistas e aumentadas de bojo e de velame, carregavam mercadoria, defendendo-se dos piratas. Sabe-se como a pirataria era infrene ao longo de todo o percurso mediterrânico ou oceânico, até à Inglaterra e à Flandres, sendo numerosos na roda do ano os navios assaltados e saqueados.

Veneza centralizara no seu Arsenal todo o seu movimento marítimo e nenhuma viagem se encetava e nenhum navio cruzava o Adriático sem seu salvo-conduto. O Arsenal cobrava uma percentagem sobre os lucros da navegação. Ao tempo de D. Pedro, a linha de Alexandria e Norte de África tinha já rendido 12 mil

ducados e a da Flandres 6 mil. No Arsenal instruíam-se os filhos-famílias do patriciado, em marinharia e no manejo das armas. Disso foi um exemplo Alvise de Cà da Mosto. Os progressos científicos tinham levado, no século XV, à criação dum *Instituto Navale* ([40]).

Das linhas de navegação exploradas interessam sobretudo à nossa história as ocidentais. O ramal mais volumoso e històricamente mais importante, tinha em Alexandria a sua base e alongava-se pelo Nilo abaixo por uma linha de feitorias, até aos velhos fundeadouros do Mar Roxo, onde dava a mão à intensa navegação maometana. Provindo de toda a área do Índico e da Malásia, os árabes traziam para aquelas feitorias os produtos — que tanto já preocupam, no findar desse século, o monarca português D. João II, ansioso por saber «*onde se acham a canela e outras especiarias que daquelas partes iam a Veneza por terras de Mouros*» ([41]).

Geogràficamente considerável e interessando vivamente à história marítima portuguesa, era a linha do Ocidente que progressivamente substituíra e prolongara a dos Árabes. Quatro grandes armadas levantavam ferro, todos os anos, com rumo a esse Ocidente. Percorriam demoradamente, por um ramal, Tunes, Tripoli, Oran, Tânger e Ceuta, abastecendo-se de ouros, malaguetas e escravos. Ali aguardavam tempo de feição e dali expediam os seus agentes a penetrar até remotos reinos do *hinterland* magrebino. Por outro ramal costeava o litoral italiano e francês por Pisa, Génova, Marselha, Narbona, as Baleares, a Catalunha. Era a linha chamada das *Aigues-Mortes*, o porto desaparecido que servia Nimes e Montpellier. Saindo depois o Estreito, as naves costeavam o Sul Mauritânico ou, rumando para o Norte, com escala por Cádis, o Algarve, Lisboa, a Galícia, La Rochelle, alcançavam a Flandres

ou lançavam ferro no Tamisa, servindo Bruges, Middelburgo e Southampton. Em todos estes portos figuravam feitorias venezianas com seus cônsules, auxiliando e auxiliando-se dos portugueses. Em 1450, Veneza obtém do Duque Filipe privilégios mais vastos — por influência decisiva da Duquesa Isabel de Portugal.

Não menos considerável no seu aspecto geográfico e mercante era a linha que, partindo da Istria-Dalmácia, visitava os arquipélagos egeanos até Bizâncio, onde Veneza possuía um bairro próprio com seu delegado ou *bailio*. Em Tessalónica montara a Senhoria nova base de operações e, transposto o Bósforo, figurava no mercado de Trebizonda, alimentando a feitoria de Tana no Mar de Azof. Assim se fizera a ligação com as grandes caravanas do *Caminho da Seda*, escoamento dos ricos produtos do Extremo-Oriente: os sândalos, os marfins, as porcelanas, as sedas, os ébanos, as lacas ou as filigranas. Por esse caminho tinham andado os Polos e muitos outros, servindo, mais que a própria fama, a expansão da sua pátria.

O poderio marítimo veneziano tornara-se condição essencial do seu êxito. Esse poderio fora ao ponto de, na sua luta do 1.º quartel do século XV,— ao tempo da passagem de D. Pedro — com os Viscontis de Milão aliados a Génova, a Senhoria ter *transportado* uma frota por terra, fazendo correr os navios sobre toros lubrificados, para os lançar no Lago de Garda. Era de Veneza que, após prévia concentração, partiam os peregrinos para a Terra Santa, em navios apropriados, e eram os agentes venezianos os únicos em relações amigas com o Soldão, que aplanavam as dificuldades, como os Contarini e os Lando. E tudo o Senado superiormente fiscalizava, com a maior soma de vantagens.

Assim era o mundo que a Sereníssima explorava através da sua navegação e do seu comércio. Os seus Feitores eram simultâneamente agentes políticos e comerciais, cônsules, armadores, banqueiros, espiões. Havia-os em Lisboa e no Porto desde o século XIII, estimados e protegidos pelos nossos monarcas. Tal era, ainda um século depois, Pietro Pasqualigo, a quem coubera a triste missão de anunciar à Senhoria o descobrimento português do Caminho Marítimo da Índia, dia de luto pesado para a mesma. Do intercâmbio fluxionário entre a metrópole — *La Dominante* — e os mais exóticos dos seus domínios, resultava o advento para a Laguna dos mais desvairados espécimes raciais. Sem alusão à visita de reis, príncipes, prelados ou sultões, pretexto para a ostentação do seu imenso poderio e da sua riqueza, a Cidade, nas suas ruas estreitas, no seus terraços, nos seus canais, nas suas pontes, nas suas ilhotas, enxameava de uma população flutuante onde todas as raças do mundo conhecido se acotovelavam, observando, permutando, gozando ou intrigando: judeus, arménios, egípcios, turcos, bizantinos, tártaros, slavos, árabes, etíopes, germânicos e saxões, ibéricos, tunesinos e berbères, indianos ou chineses, — fazendo todos, desta pequena urbe de 150 mil almas, em precário terreno, uma nova Babel cosmopolita. A ausência de sectarismos fanáticos, a despeito do seu devocionismo provado pela profusão de templos, oratórios e cerimónias litúrgicas, facilitava o conubio, nesse Rialto de pequeno espaço mas de imensurável ganância, dos mais fantásticos negócios. Essa agitação que se diria epilética, desabrochando em frutos preciosos, não se limitava à vida comercial porque se multiplicava também nas suas derivantes de mundanismo, religião, arte, política, militarismo e ciência.

Assistira-se ao facto estranho de os profugos da

Venetia, de ascendência agrícola, se tornarem navegadores e mercantilistas. De resto, o bizantino orientalizado ou o arabismo haviam impregnado tanto a sua mentalidade que tinham feito do veneziano, a despeito da sua devoção pelo seu Evangelista, um arauto do pensamento livre. Ao invés dos povos do Ocidente e embora submissa ao poder espiritual de uma Roma tempestuosa de excomunhões, Veneza soubera furtar-se a injunções proibitivas sempre que contrariassem o seu interesse. Tal era o caso do seu trato comercial com os *infiéis* da Turquia e do Egipto, fulminado pela Cúria, mas impassìvelmente continuado, a ponto de levar os Pontífices a concordar com esse trato e até a servirem-se dele.

Essa espécie de liberdade de pensamento, corolário indispensável à sua liberdade de acção, fizera em Veneza uma mente e uma cultura científicas. Movida ao contacto de gentes estranhas, navegando e calcorriando, via-se forçada a conhecê-las de perto, estudando os seus usos e costumes, devassando o seu meio económico e social e, assim, adquirindo e divulgando conhecimentos de geografia e cosmografia. Forçada a correr mares e penetrar em ancoradouros, praticava e aperfeiçoava a sua *arte de navegar*. Essa arte de navegar não se exerceria normalmente por imensidões oceânicas, como no Oriente a dos Indios e Arabes até ao século XIV, e no Ocidente a dos Portugueses e Espanhóis depois desse século XIV. Mas a ciência que o arabismo deixara, como semente a germinar, em toda a área do seu empório mediterrânico e fora aperfeiçoada nos laboratórios catalães e toledanos, antes de chegar ao Atlântico por mãos lusitanas, também o havia sido, na sua utilização imediata, pelas escolas italianas.

Do variado pessoal que superintendia na navegação, destacaremos o *comitre*, técnico de marinharia com dignidade de *2.º patrão*, que dirigia, instruia e fiscalizava os pilotos. A navegação usual era por rumo e distância, com cartas já muito aperfeiçoadas, cortando o Mediterrâneo Central em rumos directos. No século XIV utilizava-se já a navegação oceânica, rumando pelo largo da Finisterra galaica à Normandia e à Flandres, fugindo-se à cabotagem da Biscaia por motivos da pirataria que já citámos, mas correndo-se o risco das tormentas, como a de 1437, em que sossobrou a frota dos Tiepolo. Em 1332, o Senado fixara os contingentes da Flandres e Inglaterra em oito naves e seus comboios anuais, após o acordo de 1317 do embaixador Gabriel Dandolo com Eduardo II, seguindo-se à convenção de 1306 entre D. Dinis e Eduardo I. As duas marinhas, a portuguesa e a veneziana, trabalhavam a par, de braço dado.

Viajantes tinham trazido ao conhecimento da Europa a existência dum grande mundo oriental, mal conhecido dos antigos para além da Taprobana ou da Aurea Chersoneso. Mas Veneza tivera, como os Polos, outros Polos silenciosos. Quando no Ocidente ainda se falava da Índia como terra de magia a alcançar por erradios heróicos, já os Venezianos, como um Nicolo de Conti ou um Ludovico de Varthema, desembaraçados caixeiros-viajantes, a haviam devassado em pormenor. E o mesmo poderíamos dizer dos misteriosos reinos islamo-negróides da vasta zona saariana, visitada a partir dos portos da Mauritânia.

Esses conhecimentos geográficos que, aproveitados na rotina marítima de Veneza, animavam os seus estudiosos à confecção de mapas e portulanos, eram os mesmos que, na versão árabe dos papiros greco-indianos, eram levados pelos viajeiros da Hansa à douta Germânia, permitindo as ulteriores locubrações dum Sacrabosco ou dum Peurbach. Em Veneza encontravam-se centros de

estudo como os da Universidade paduana ou o dos Camáldulos recolhidos nas celas de S. Miguel de Murano, a entrar no conhecimento das descobertas portuguesas.

Para se ter, pois, a visão real do tapete mágico do Mundo, que a fantasia ocidental revestia de fábulas — como a do Preste João levando seus cavalos à mangedoura da Caaba, por caminhos de diamantes — bastaria percorrer a estreita ruela lajeada que pela porta da Merceria leva à Ponte do Rialto, ou assistir no gradeamento da Piazzeta ao descarregar das embarcações, interrogando cada mareante sobre o que vira ou ouvira.

Não se tornará por isso difícil verificar como, desta orgânica, derivaram os índices da cultura de D. Pedro. Veneza, como Bruges, fora a escola onde fizera a sua aprendizagem, pela qual orientaria a linha da sua actividade nacional, antes e durante a *Regência*.

Foi pois no findar desse primeiro quartel de Quatrocentos que chegou a Veneza o Infante D. Pedro de Portugal. A história da sua estadia na cidade lagunária está minuciosamente feita nas quatro páginas evocadoras que, nesse mesmo século, escreveu o cronista António Morosini, páginas coevas e ainda inéditas, que aqui, pela primeira vez arrancadas à poeira dos arquivos de Viena de Áustria, temos a satisfação de tornar públicas (*).

Codice 6586/87, inédito, da Biblioteca Nacional de Viena de Áustria, págs. 480/I.

(*) À inolvidável gentileza do finado e distinto Director da Biblioteca Marciana e dos Arquivos de Veneza, Dr. Pietro Zorzanello, bem como ao seu Ex.mo filho, Dr. Giulio Zorzanello, distinto Professor da Universidade de Pádua e nosso prezado amigo, à Ex.ma Sr.a Dr.a Túlia Gasparrini, actual Directora daquela Biblioteca, e ao Ex.mo Engenheiro Robert Haardt do Globsmuseum de Viena, aqui consignamos, mais uma vez, os nossos agradecimentos.

Codice Vii 2048/49, págs. 859/65 — Cópia integral da Marciana de Veneza.

«Naquela epoca desse referido ano, (março de 1428) o nobre Messer Marco Dandolo de San Moisé, nosso embaixador junto ao Rei da Hungria, domunicou numa carta de Buda, que tinha partido daquela cidade o filho do Rei legitimo de Portugal, de nome Dom Pedro. Mal recebida esta noticia, imediatamente a Senhoria Ducal transmitiu-a ao Conselho de Guerra e decidiu enviar 4 embaixadores ao encontro do Principe, a Treviso, e de lá até Conegliano, e esses foram os nobres Messer Giovanni Justiniani, Messer Marco Zeno (*), Messer Giovanni Contarini f.º do falecido Messer Piero e Messer Marco Morosini f.º do falecido Messer Giorgio. Partiram todos de Veneza no dia 25 de março, cada um com tres famulos, bem trajados à custa da Senhoria Ducal. O dito Senhor Dom Pedro, que havia cerca de tres anos se ausentara de Portugal (**), deixando o Rei d'Hungria (***), com 40 cavaleiros chegou a Italia, acolhido com grandes honras por toda a terra

(*) Este Marco Zeno (1428), duma família patrícia e rica de armadores e politicantes de S. Marcos, será porventura o mesmo Marco Zeno que, 26 anos depois, capitaneou a frota veneziana da carreira da Flandres, que se abrigou de ventos contrários no pontal da Atalaia do Algarve, e da qual fazia parte Alvise da Cá da Mosto.

(**) Fica assim possivelmente esclarecida a data, muito discutida entre nós, da partida de D. Pedro à sua viagem às *Sete Partidas*: 1424-1425; confirmada pela *English Chronic.*

(***) Segismundo, rei da Hungria em 1386 e imperador da Alemanha em 1410.

e logares da Senhoria Ducal. Providenciou-se sobre as despesas da sua estadia, do Principe e do pessoal do seu sequito, em homenagem ao Rei seu pai. Quando chegou ao nosso sector, foram mandados ao seu encontro infinitas naves armadas e barcos regionais. O Doge foi ao seu encontro no Bucentauro *armado. Foi recebido com as maiores honras e, num cortejo de inumeros barcos, foi levado ao Mosteiro de San Giorgio, pelo Canal do Rialto acima. A Senhoria tomou a seu cargo as despesas do Principe e do seu sequito, com a soma de... ducados de ouro. O Principe permaneceu em Veneza bastantes dias e partiu, com muitas honras, a caminho de Roma. Disseram (ouvimos) que se dirigia ao Santo Sepulcro, ou mais certo de regresso ao seu pais.*

Mas antes de deixar Veneza, quando aqui chegou na segunda-feira da Pascoa, 5 d'abril de 1428, entrou na Cidade no Bucentauro *com o Doge e a Senhoria e, atravessando o Canal Grande, desceu em San Giorgio onde se hospedou com uma parte do seu sequito. Os restantes membros do sequito foram alojados na Giudecca e por todas as hospedarias e muitos hoteis de Veneza, onde tiveram ao seu dispor inumeros compartimentos com outros tantos leitos, que lhes foram mandados preparar pela Senhoria Ducal. Nesse dia à ceia foram-lhes dadas muitas galinhas e mais criação, vinho e especiarias, candeias e tochas de cera, assucar e doces em grande quantidade, tanto a Ele como a todos os seus barões e cavaleiros. No dia seguinte, em companhia do Doge e de inumeros fidalgos e gentilhomens de muitas e das maiores familias da Cidade, foi conduzido do Mosteiro de San Giorgio à Igreja de S. Marco, onde viu todas as reliquias, o docel do altar-mor, todo o joalheiro e o tesouro de S. Marco e o sangue milagroso de Cristo. Feito isto, quiz subir à Campanila de S. Marco para contemplar a magnificencia e a grande extensão da Cidade de Veneza.*

Depois visitou o Arsenal, todas as suas oficinas e a Fabrica das Galés com toda a sua aparelhagem. Observou mais de 60 galés no estaleiro, assistindo ao seu fabrico e visitou muitas outras já lançadas. Tomou nota da sua mastreação, cordoame, e velame. Assistiu aos trabalhos da mestrança em todas as secções navais. Posto isto, atravessou a pé toda a correnteza à beira mar, pela parte isolada do Castelo, para visitar os barcos fundeados no porto de Veneza.

Voltando à Praça de S. Marco, percorreu todo o edificio do Palacio Ducal começado havia pouco tempo, e, em companhia do Doge, atravessou a Merceria, observando todas as lojas de todos os artigos, as ricas cheias de especiarias, assucar, veludos, panos de ouro e de seda e fazendas. Passeou ainda pela rua dos ourives admirando todas as joias, as pedras preciosas, as perolas, colares, aneis, pratas e vestuarios de homens e de donas, de todas as cores. No Rialto, visitou os Bancos repletos de infindas peças de ouro. Alcançou depois, a pé, S. Paulo, visitando a igreja deste Santo e todas as outras igrejas, incluindo o Mosteiro dos Frades Menores de Santa Maria, onde admirou com devoção todos os altares maravilhosamente ornamentados. Visitou igualmente grandes e belas moradias e palacios de muitos gentilho-

mens e cidadãos da burguesia de Veneza. Voltou depois a embarcar na ponte de S. Tomas, atravessando o Canal Grande, acompanhado dos 4 embaixadores mandados ao seu encontro e que lhe renderam sempre respeitosas homenagens. Na sexta-feira seguinte recolheu-se à Igreja dos Frades Prègadores, fechando-se na Capela-mór onde esteve humildemente de joelhos. Nesse dia não se vestiu com pompa. Deu esmolas e retirou-se. Não se saciava de visitar toda a nobre Cidade de Veneza, observando tantos ilustres cidadãos bem trajados e populares de todas as classes e condições. Dizia e repetia, falando às pessoas do seu sequito, de ter visitado pessoalmente muitas terras e nunca ter estado numa cidade como essa, tão famosa desde remotos tempos, nem tão bem governada e bem conservada. Disso devemos estar agradecidos ao Omnipotente.

Posto isto, não hesitarei em enumerar as virtudes do Principe Dom Pedro. E, sei que sempre foi catolicissimo desde a sua infancia até à sua idade actual de 38 anos. Vive sempre devota e castamente e Deus o dotou de muitas graças e qualidades. É um homem sobrio, muito esmoler para os necessitados, magnanimo e generoso com pessoas de todas as condições, afavel para todos, humano, rico nas bondades desta transitoria vida. Antes de partir, desejou agradecer à magnifica Senhoria de Veneza a honra à santa coroa de seu pai, e ao Doge e todas os grandes e cidadãos de Veneza pela que lhe fora dispensada e aos seus cavaleiros, e saudando pessoalmente, onde quer que estivesse, todos, o nosso chefe Messer Doge

e todos os Membros do Governo da Cidade e doutros logares e sectores sob o nosso dominio.

Julga-se que partirá de Veneza, o mais tardar na segunda-feira 12 d'abril de 1428, e depois regressará ao pais do rei seu pai. Antes de partir, ainda será recebido na Sala do Maggior Consiglio e irá a Murano e ainda assistirá à cunhagem dos ducados venezianos de ouro na Zecca. Diz-se que comprara muitos panos de ouro e seda, joias e outros panos riquissimos. Afirma-se que tenciona ir a Roma de visita ao Santo Padre Martinho V e depois voltar para seu pai. Visitou já a Igreja de Santa Lucia onde lhe ofereceram uma joia no valor de 400 ducados de ouro. Nos dias da sua estadia gasturam-se 1.400 ducados de ouro.

O Doge em pessoa acompanhou-o, com grandes honras, até Marghera».

Esta resenha histórica de tão minudente pormenor, contemporânea dos acontecimentos e ainda inédita, recebeu pequena divulgação nos relatos ulteriores de Marin Sanudo na sua conhecida *Vita dei Dogi*, (1466-31) (A), e na obra de Pietro Gradenigo *Memorie del passa-*

(A) — *«D'Ungheria da Marco Dandolo Orator nostro s'ebbe, como veniva in questa terra un figliuolo del Re di Portogallo, nominato Don Pietro, per andare a Roma dal Papa. E fu determinato di fargli grand'onore. Gli furono mandati incontro quattro Ambasciatori, i qualli egli vide graziosamente. E giunto a Mestre, Messer lo Doge colla Signoria gli andò incontro fino a Marghera col Bucintoro e con molti Palischermi e barche armate. Alloggiò alla Casa del Marchese, e fategli le spesse finche stette qui, e datigli assai doni, e fattegli feste, sulle quali erano da 300 donne in sù, la maggior parte vestite di panno d'oro e di seta e assai velluti, al suò partire fu accompagnato da molti gentiluomini fino a Chioggia, il quale andò poi al suo viaggio. Avea con lui*

ggio per lo Stato Veneto di principi soggetti esteri: 1347-1773 (B). Ficamos convictos que quer um quer outro destes historiógrafos venezianos se inspirou na Crónica de Morosini, acrescentando-lhe alguns pormenores porventura colhidos em documentos ou tradições da época.

Esta circunstância prova de sobejo quanto a visita de D. Pedro, pelo que ela representava nos seus aspectos económico e social, impressionou fundamente o ambiente de São Marcos e a ulterior evolução da sua própria política.

Não se limitou o príncipe lusitano, na sua demorada

---

cavalli 300 á quali per la Signoria furono fatte le spese. E 25 gentiluomini l'accompagnarono fino a Ferrara».

«Da Hungria se soube, pelo nosso embaixador Marco Dandolo, que vinha a este país um filho do Rei de Portugal de nome Dom Pedro, a caminho da Roma Pontificia. E foi resolvido prestar-lhe grandes honras. Foram mandados ao seu encontro quatro embaixadores, os quais ele recebeu com afabilidade. E chegado a Mestre, o Senhor Doge com a Senhoria foram recebelo a Marghera, no Bucentauro, com um cortejo de numerosas naves e barcos empavesados. Ficou alojado na Casa del Marchese e foram pagas as suas despesas enquanto aqui permaneceu; fizeram-se-lhe muitas ofertas e muitas festas nas quais entraram 300 damas trajadas a maior parte de panos de ouro e de seda e bastantes veludos. A sua partida, foi acompanhado por inumeros fidalgos até Chioggia e dali seguiu a sua viagem. Tinha consigo 300 cavaleiros que foram remunerados pela Senhoria. E 25 fidalgos o acompanharam até Ferrara.

(*Marin Sanudo — Vita dei Dogi.* In «Rerum Italicarum Scriptores». Milano — 1773).

(B) — «*1428. Don Pietro figliolo del Re di Portogallo, della di cui volontà di venir a Venezia ne avea scritto al Senato Marco*

visita à Cidade de S. Marco, a gosar distraídamente a aura duma recepção que em esplendor e carinho excedera as normas habituais. Senhor dum marco fronteiriço, pessoa da simpatia pessoal do grande soberano germânico e do Pontífice, a Senhoria compreendera a necessidade de captivar D. Pedro, príncipe alheio às intrigas locais, dotado de profundos bom-senso e ecletismo, que bem poderia exercer, em prol da República frequentemente desavinda, aquele papel de conciliação que assumira nas disputas londrinas e porventura nas franco-borgonhesas.

Na Crónica de António Morosini, a poucos passos dos acontecimentos que narra, nenhum interesse especial moveu o Cronista mais que o seu próprio entusiasmo, reflexo directo e possìvelmente exacto do sentir da população veneziana ante a visita que recebia.

D. Pedro aparece assim descrito como o tipo do homem sóbrio, virtuoso, magnânimo e dadivoso para os inferiores, de maneira suaves, amante da paz — traços de psicologia que confirmam o retrato que dele fazem os cronistas portugueses e italianos.

Dandolo ambasciatore in Ongaria, fu da 4 oratori incontrato, e questi furono Marco Morosini, Giovanni Contarini, Marco Zen e Giovanni Giustiniano, accomodati delli proprio cavalli e da danari dalla Camera di Treviso, dove era podestà Giovanni Marcelo, il quale ne avea recevuto la Commissione con lettere ducale, che pure lì imponevano di far passar al Podestà di Sacile D 200 per la medesima causa. Dopo essersi questo Principe trattenuto in Venezia com splendido trattamento nel partir li furono assegnati 25 gentilomeni Veneziani per accompagnarlo sino a Ferrara e fu decretado che Antonio Foscarini Podesty e Capitano di Rovigo lo spesasse e ricevesse col sequito di 300 cavalli che seco avea».

«Dom Pedro, filho do Rei de Portugal, cujo desejo de visitar Veneza fora comunicado ao Senado por Marco Dandolo, embai-

Mas o que acima de tudo impressiona o historiador actual é a espécie de inquérito minucioso a que D. Pedro procede ao nível económico e social da Rainha do Adriático, empenhando-se em documentar o seu espírito com os melhores detalhes da vida rialtina. Como se fora obedecendo a um programa de estudo, penetra em todos os sectores, toma contacto com todas as actividades, tudo examina em pormenor. E seguramente, se não recolhe na sua pasta *dossiers* escritos como hoje se usa, grava fundo na sua mente culta os índices de toda uma civilização e de todo um formidável progresso económico e científico, o maior e o mais expansivo do seu tempo.

É nesta ordem de ideias que percorre os mercados e os armazéns, demorando-se nos das especiarias. Vai aos Bancos do Rialto, interroga os traficantes, assiste à armazenagem do ouro, à cunhagem da moeda, ao fabrico dos artefactos de ourivesaria. Desce ao porto e observa o movimento marítimo, navios que entram e navios que saem, carregam e descarregam, soltam ou ferram o pano. Donde vem? Para onde largam? O que trazem e o que levam? Tudo a sua memória preciosamente arquiva.

---

xador na Hungria, foi recebido por 4 embaixadores e esses eram Marco Morosini, Giovanni Contarini, Marco Zen e Giovanni Justiniano, montados em seus proprios cavalos e custeados pela Camara de Treviso onde era Podestà Giovanni Marcelo, o qual fora disso avisado por Carta Ducal que tambem lhe impunha o dever de abonar ao Podestà de Sacile 200 ducados para o mesmo fim. Após a recepção deste Principe em Veneza, onde foi explendidamente tratado, à sua partida, foi posta à sua disposição uma escolta de 25 fidalgos venezianos para o acompanhar a Ferrara. E mais foi decretado que Antonio Foscarini, Podestà e Capitão de Rovigo o recebesse e obsequiasse, assim como ao seu sequito de 300 cavaleiros».

(*MS. It. VII. 164. (século XVIII)* da Marciana de Veneza).

Correndo ao longo dos terraços da praia, penetra no grande Arsenal. Sessenta barcos estão nas carreiras e o Príncipe visita-os todos, em fases diversas do seu fabrico, e certamente informando-se dos trâmites da construção. Outros se encontram já lançados, que merecem também a sua atenção: a sua tonelagem, a altura do seu bordo, o seu pano, a sua equipagem, a missão a que se destinam. Esta sua visita ao Arsenal merece ao Cronista quatrocentista específica e detalhada referência: «O Arsenal com todos os seus estaleiros e o fabrico das galés com todo o seu maquinismo», — diz. E «mastros e vergas e cordoalha e velame». São curiosos estes pormenores da narrativa em tudo quanto respeita à navegação e ao comércio, da parte dum Cronista que poderia encher o seu pergaminho com banal descrição de festas: danças, cortejos, foguetes, luminárias, repiques dos sinos, cavalgadas e momarias.

Se o faz desta guisa, é porque fortemente o impressionou a orientação especializada que o visitante deu à sua visita. Não se narra, como de Henrique III, nenhum contacto especial com uma Margherita Emiliani ou Verónica Franco que lhe oferecessem, para enxugar os dedos, toalhetes que se desfaziam por serem de açúcar. Não há referências, tão vulgares aliás, a faustosos banquetes ou aos luxuosos bailes onde arfam os belos seios ou luzem olhares húmidos de sensualidade através das fendas das mascarilhas. Esta visita de D. Pedro à Senhoria de Veneza é bem uma *viagem de estudo*. Atravessaria a pé por carreiros solitários. Pararia a observar, na Piazza, a edificação do Palácio Ducal. E quem sabe se não lhe viria aqui a sugestão para a sua futura construção do *Paço dos Estaos* do Rossio de Lisboa?

Não desdenhou por fim, no seu minucioso inquérito, de visitar a Ilha de Murano e o seu Convento dos Camal-

dulos de São Miguel, grandes cosmógrafos e fabricantes de cartas. Entre estes se notabilizava o muito citado Fra Mauro, que assim teria estado em contacto com D. Pedro.

Veneza impressiona vivamente o viajante das *Sete Partidas*, e não admira. Em ponto algum do seu estranho percurso lhe seria dado assistir a tão emocionantes espectáculos e adquirir tão impressivos conhecimentos. Falando para os do seu séquito, pondera sempre — refere o seu Cronista veneziano — ter visitado desvairadas partes e nunca se lhe ter deparado uma tal cidade, de tão antiga fama, tão bem governada e mantida. E o Cronista cativado agradece à Providência um tão penhorante conceito na boca de tão ínclito personagem.

No seu caminho para Roma, D. Pedro, como era forçado, passou por Pádua, aonde, entre outros atractivos e deveres piedosos, o chamaria a tradição do Beato António. Assim o confirma a referência da Crónica portuguesa de ter trazido para Lisboa uma relíquia do nosso Santo Casamenteiro: um fragmento da sua calota craniana.

Ao tempo dessa sua passagem, Pádua, sob o domínio veneziano, fizera-se o expoente cultural da sua metrópole e cidade soberana da Retroterra. Tanto quanto, na ausência de uma documentação segura, as conjecturas nos são permitidas, força é admitir que na cidade paduana se repercutiriam os ecos do festivo acolhimento de Veneza. Avistados de longe, os seis zimbórios da sua grande Catedral deixariam entrever o rendilhado das esculturas da frontaria e das cinco torres sineiras, e ali, junto à obra-prima de Donatello que era a Capela Antonina, na irradiação de estátuas, quadros e baixos-relevos, teria recebido das autoridades eclesiásticas a relíquia supradita. A recepção oficial teria lugar no mesmo grandioso *Salone* por onde haviam já desfilado reis, príncipes, doges e magistrados das Repúblicas, e ainda continha os restos do paduano Tito Lívio, o historiador da grandeza romana.

Não podia a avidez de cultura de D. Pedro dispensar uma visita à famosa Universidade de 1222, anterior de 70 anos à portuguesa de Coimbra, transbordante dos seus 6 mil estudantes de todos os países e consubstanciando toda a ciência do tempo. Ali, entre as arcadas de Sansovino ou no seu pátio de honra, seria D. Pedro recebido pelos próprios universitários.

De Pádua desceu a Florença. Em Abril, os Apeninos ainda se conservam sob o manto de neve que debrua os seus cumes, e seria interessante, se houvesse em tais tempos o gosto do detalhe impressionista, saber-se como fez a travessia dos 1.000 metros soberanos do cume do Raticcosa. A cavalgada seria demorada, por Ferrara e Bolonha, onde não lhe faltariam tradicionais amizades. Da sua passagem por Ferrara há vaga notícia.

Mas o que acima de tudo a história portuguesa conhece, é quão estreitamente se mantinham já relações culturais et financeiras com aqueles *Florentins*, filhos da afortunada cidade onde começavam já de pontificar os Médicis. Vinham essas relações do tempo dos primeiros monarcas lusitanos e, reatando-as pela sua Carta Régia de 9 de Abril de 1338, concedera D. Afonso IV, cujos créditos nas Repúblicas italianas se firmavam pelo seu valor e sua surpreendente actividade marítima, grandes privilégios aos florentinos «*que viessem morar e viver em Portugal*» (42). Essa Carta Régia de 9 de Abril de 1338 favorecera os citados mercadores — na maioria armadores — com a segurança de suas pessoas e bens, que maior a não tinham os próprios portugueses. Em

càsos de corso, frequentes em mares algarvios, os roubos eram-lhes restituídos, apenas se reservando para el-rei os mesmos dízimos que os portugueses pagavam. Os florentinos tinham os seus agentes ou cônsules com jurisdição sobre os seus conterrâneos, «*ainda nos pleitos com os naturais da terra*», dos quais apenas se podia apelar para os juízes da Corte.

As concessões portuguesas aos mercadores florentinos eram naturalmente filhas da necessidade, que os últimos monarcas afonsinos se impunham, de desenvolverem a sua navegação. D. Pedro negociara nesse sentido em Florença, e em 1429, logo no ano seguinte, a frota de Lucca degli Albizzi, família patrícia florentina, viera confirmar com D. João I, mais em missão política que mercante, os pactos elaborados. Nesses pactos interviera o banqueiro florentino Nicolo Cambino, estreitamente relacionado com a Corte portuguesa e possìvelmente um dos promotores dos luzidos festejos ao nosso Infante ([43]).

D. João I colocara 20 mil florins-ouro no Banco Bardi em 1409, quantia que, acrescida de rendas, avultara, e fora deixada por D. João, em seu testamento de 4 de Outubro de 1426, ao Infante D. Pedro — o viajante e amigo de Florença. Não deixa de ser curiosa — e absurda — a alegação, reproduzida em Uzielli, de que as festas de Florença fossem motivadas pelo receio de que D. Pedro levantasse os depósitos, pois ao tempo os Bardis estavam falidos e o depósito passara para o Banco Médicis. A Casa Bancária *Bardi e Peruzzi* que, com outros mercadores florentinos, constituía o cartel do *Beringel-Ombèrte*, fora o consórcio que financiara os primeiros descobrimentos portugueses. Eduardo III de Inglaterra mimoseara os Bardis com um calote de 900 mil florins-ouro e os Peruzzi com 600 mil — o que levara a firma à falência ([44]). Quando D. Pedro foi assassinado na Alfarrobeira, seu cunhado e grande amigo Filipe, receoso de que o sobrinho-rei português pretendesse apoderar-se do depósito, evidente pertença dos órfãos que se confiavam ao seu patrocínio, embargou-o, chegando, em penhor, a arrestar navios florentinos nos portos da Flandres. As relações entre Portugal e Florença esfriaram, mas as coisas compuseram-se em 1456.

Compreende-se que na pessoa do Príncipe, que pela primeira vez pisava as lajes do seu engalanado *Lungarno*, a República procurasse o seu patrocínio para obter aquelas liberais concessões que Portugal fizera aos Venezianos. Por tal motivo, em 9 de Janeiro de 1429, logo a seguir à visita de D. Pedro, a Senhoria agradece a Portugal a amizade e liberalidade com que os florentinos *estantes*, ou os que iam em trânsito para a Flandres, eram aqui tratados, — pedindo para eles as mesmas franquias ([45]).

De tais créditos gozava agora o Infante D. Pedro, a quem as recentes vitórias de Marrocos, os parentescos britânicos e o feudo imperial davam, de momento, excepcional importância. Fora por isso brilhantíssima a recepção que, para não ficar atrás de Veneza e de Pádua, lhe dedicava a rica e orgulhosa capital mediceia, e da qual seria apenas um número de agenda a *giostra* exibida em sua honra aos 25 de Abril de 1428 ([46]), após a sua instalação no magnificente Palácio Scolari construído e ornamentado pela arte de Brunelleschi, como referem as crónicas coevas: «*Ricevuto da Fiorentini con onori grandissimi in Casa de Matteo Scolari commosse a gran meraviglia del suo valore tutta la città, egli essendo molto giovane*» ([47]). Este Palazzo Scolari, cujos compartimentos visitámos, modificado embora, ainda existe no ângulo do Borgo de Albizi com a Via dal Proconsulo.

Em 1413, obtida do seu regime político a liberdade

de comércio, Florença voltara-se para o mar. A conquista de Pisa, que lhe abria caminho para esse Mar, seguida da aquisição de Livorno, preciosa testa de ponte marítima que a relacionava com toda a área mediterrânica e atlântica, havia sido a pedra fundamental do edifício grandioso do seu comércio e da sua riqueza ulteriores. Esse fora o legado que Giovanni di Bicci, administrador prudente, atilado e calculista, deixara ao filho Cosimo intitulado *Il Vecchio* e galardoado com o epíteto de *Pater Patriae*.

Homem douto, desempoeirado, empreendedor, finamente inteligente e calculadamente magnânimo, Cosimo de Médicis, que aos 40 anos assumia a direcção da sua terra e da sua privilegiada família, nascera em 1389, precisamente 3 anos mais velho que D. Pedro. Também combatera na zona da Istria, naquela precisa época de 1418 a 1428, e, como D. Pedro, viajara largamente, fixando a sua atenção na economia do vasto, ainda misterioso, Oriente. A criação da Ordem de Cavaleiros de Santo Stefano, que teve nas explorações marítimas florentinas aproximadamente o mesmo papel que a Ordem de Cristo nas portuguesas, fora acompanhada de um corpo de seis *Consule del Mare*, provedores de toda a navegação ultramarina. O comércio com o Médio e o Extremo-Orientes, que fizera e fazia a fortuna de Veneza, era o escopo natural desta empreendedora Oligarquia, como doutras que da sua avó romana traziam no sangue o vírus expansionista. Por essa época revelava-se o declínio dos poderosos Bardi, salvando-se da falência uma jovem Contessina que Cosimo desposou, herdando a tentacular organização de crédito mundial a que os dinheiros acumulados de Giovanni di Bicci iriam infundir vida nova. Mais tarde se verá como este primeiro e grande Médicis, contemporâneo e amigo de D. Pedro de Portugal, estruturara

o expansionismo toscano, que se traduziria na série dos navegadores-comerciantes, de que será um símbolo Filippo Sassetti, que partindo de Lisboa e correndo por todo o Oriente, iria morrer a Goa, em meados do século XVI, ao tempo que o seu conterrâneo Francesco Carletti fazia o giro do mundo pela China e o Japão.

Precisamente nesse primeiro quartel do século XV que precedeu à chegada de D. Pedro, Florença tornara-se um centro radiante de conceitos de cosmografia e economia mundial que, sob o mecenismo de Cosimo, animador por excelência da ciência e da arte do seu tempo e insuflador dos génios de Paolo Toscanelli e Filippo Brunelleschi, favoreciam, nesse limiar da Renascença, a gestação dum mundo novo. Com os relatos dos viajantes longínquos, apareciam os primeiros mapas despidos de fantasias árabes ou eclesiásticas, que os Médicis recolhiam à sua Sala del Scudo. Citavam-se Bartolomeu Florentino ou Nicolò de Conti a darem conta de longas viagens às Índias *major* e *minor*. Cosimo de Médicis abrira a primeira biblioteca pública, que Michelangelo Buonarrotti transmudaria na excelsa *Laurenciana*, com páginas de Platão, Seneca ou Plínio, sobre continentes submersos e ínsulas fantásticas do Mar Ocidental. É surpreendentemente sugestiva a pintura de Uzielli ([48]) sobre os colóquios do claustro de *Santa Maria degli Angeli* dos camáldulos florentinos, aparentados com os venezianos de S. Miguel de Murano, que reuniam os bons amigos de Toscanelli e áulicos de Cosimo, todos fortemente interessados no inquérito aos mundos novos. Na especulação científica, geográfica, fundara Florença a sua exploração comercial. Os banqueiros faziam-se cosmógrafos.

O príncipe-estadista português, que até pela sua somática anglo-saxónica se imporia à estima das velhas sociedades latinas, fora um pretexto para exibição da cor-

dialidade dos que o hospedavam sem o perigo de despertar rivalidades guelfas e gibelinas. Mas era também — e nunca é demais frisá-lo — um olhar aparentemente frio mas ardendo em curiosidade que perscrutava e tudo classificava no seu cérebro poderosamente culto.

Assim, as suas possíveis relações com Paolo dal Pozzo Toscanelli seriam uma das determinantes precursoras da sua interferência ulterior na gesta dos Descobrimentos Portugueses; e mais que a própria pessoa do grande cosmógrafo florentino, influiria no seu espírito o ambiente cultural em que mergulhara à sua passagem por Florença.

Paolo dal Pozzo Toscanelli, apenas de cinco anos mais novo que D. Pedro, florescia naquela atmosfera do Arno, aonde voltara de Pádua doutorado em medicina, apartando-se do seu grande amigo e admirador Nicolau de Cusa, o cardeal-filósofo de regresso à sua Alemanha. Paolo Toscanelli, médico, trouxera de Pádua, a par da sua ciência especializada e positiva, sementes do averroismo naturalista e investigador — florescência árabe do espírito aristotélico na exegése da natureza — para o ambiente ainda dominado, sob a impulsão guelfa, da ciência canónica. Fortalecida em Bolonha, essa fora a ciência que gerara a competência exclusiva da Santa Sé em matéria de descobertas geográficas, pela qual ao depois Martinho V ou Eugénio IV, contemporâneos e amigos de D. Pedro, dariam a Portugal a propriedade das terras devassadas e por devassar.

Mas o torneio dos grandes concílios, iniciado em 1414 pelo de Constança, fizera acorrer à grande forja intelectual do Norte italiano, de mistura com os nórdicos, as melhores figuras do Oriente, viajantes portadores dos mais fabulosos *raccontos*, não já do tipo dum Polo ou dum Piano del Carpini, mas mais agudos e mais

exactos no descritivo, como um Pegalotti, agente comercial dos Bardi e autor dum *tratado* de geografia, ou, pouco depois, o mesmo Nicoló di Conti, que correra por quarenta anos, com mulher e filhos, todas as aventuras da China, da Malásia, da Índia, da Etiópia e da Arábia.

Concorriam muitos às reuniões da formosíssima *Loggia dei Lanzi* ou aos cenáculos requintados do *Palazzo Vecchio*, onde, sob a égide de Cosimo, se entretinham os *ragazzi* cultos do tempo, grandes homens do futuro: Giuliano Cesarini, depois Cardeal de Sant'Ângelo; Giovanni Bessarione, o maior bibliófilo da época, depois Cardeal de Nicea; o espanhol Carvajal, cardeal e Bispo do Porto; Gabrielo Condulmaro, depois Papa Eugénio IV, — todos contemporâneos e conhecidos do Infante português. Mais tarde, ainda Eneas Silvius Piccolomini, Cardeal de Siena, depois Papa Pio II. Era um carrocel de mentes luminosas. D. Pedro senti-lo-ia bem e era todo um mundo que se dilatava aos seus olhos.

Nos cenáculos figuravam portugueses de Florença, alguns varões ilustres, entre os quais D. Pedro contava com aulicos e amigos. Na sua órbita gravitara aquele afamado Abade Gomes, *Gomezio*, que em 1432 foi prior de Santa Maria de Florença e substituira Ambrogio Traversari no cargo de Geral dos Camáldulos. Este mesmo Traversari dedicara a D. Pedro uma sua notável tradução, hoje na Biblioteca Laurenciana. E ainda, por D. Pedro recomendados, os insignes D. João Vicente, Bispo de Viseu, cientista e diplomata, e D. Luís do Amaral, ambos do séquito de Eugénio IV ([49]).

A política intolerante da época, que afrontava os espíritos livres com imposições do classicismo, forçara Paolo Toscanelli, desiludido e quase misantropo, a confinar-se nos seus estudos de astronomia e geografia.

Fizera-se assim o representante daquele humanismo filosófico e reformista que começava de invadir a Europa de Quatrocentos.

O avanço ameaçador do Otomano, a caminho de Bizâncio prestes a submergir, forçava os precavidos italianos a buscarem contactos com o Crescente para a salvaguarda da sua economia, abrindo novos horizontes aos conceitos geográficos, ao mesmo tempo que as revoltas de João Huss e Jerónimo de Praga, queimados na praça pública — e cujos adeptos vinha D. Pedro justamente de combater — exibiam novas perspectivas na esfera do pensamento livre.

Tais seriam, porventura, os temas dos colóquios de Paolo dal Pozzo Toscanelli. O príncipe lusitano, honrado em todo o norte italiano, onde de sobejo conheciam a sua intimidade com as duas maiores figuras políticas do tempo, Segismundo e Filipe o Bom, festejado pelas grandes famílias da Toscana que negociavam em Portugal, ouviria cortês e benèvolamente, instruindo-se, documentando-se. A observação da carta celeste como a do âmbito da terra, tinham confirmado as três noções fundamentais: esfericidade, habitabilidade e existência de antípodas. Pensava-se que justamente nos antípodas se encontrava a Índia, terra de magia e riqueza incalculável. Debruçado sobre o seu planisfério, Toscanelli concluiria que, para se chegar aos antípodas, «*tanto bastava caminhar para o Oriente como para o Ocidente*», esbarrasse-se muito embora com reliquats de continentes submersos de que os antigos falavam. O mais difícil seria largar pelo Oceano em embarcações ainda frágeis, desconhecendo-se o regime dos ventos e as mais surpresas do Largo.

Na mente de Toscanelli, como na dos Medicis, não imperavam exclusivamente razões de ordem científica,

mas também as mercantis. Toscanelli, comerciante de especiaria ([50]), era duplamente interessado neste jogo de antecipações. Justamente nessa primeira metade do século XV, as múltiplas imposições turcas e as excomunhões pontifícias sobre a permuta com Mafoma, dificultavam todo o trato. Já se vira como em Portugal D. Pedro e D. Henrique, cada um para o seu comércio marroquino, tinham carecido de bulas especiais ([51]). Assim se tornara para todos grande motivo de preocupações o achamento de um caminho curto para o país das especiarias — e esse seria para Toscanelli o Caminho do Ocidente.

Despedindo-se dos seus amáveis hospedeiros para regressar a esse Ocidente, D. Pedro trazia já na sua bagagem um escopo fundamental. O desafogo económico de que mais do que nunca a sua Pátria carecia, vedados os velhos caminhos orientais, renasceria pela circumnavegação africana, por onde desde a remota antiguidade se gastavam as tentativas dispersas que ora convinha sistematizar e tornar profícuas.

«*A quell'uomo illustre* — afirma cheio de razão Gustavo Uzielli — *spetta la gloria di essere stato il principale divulgatore in Portogallo del movimento geografico della prima metá del XV secolo*» ([52]).

A hipótese dum colóquio entre o Infante D. Pedro e Paolo dal Pozzo Toscanelli ainda jovem, que, pelas razões históricas em que se fundou, importa não rejeitar, não obteve ainda confirmação documental. Já o mesmo não diríamos do facto histórico das relações que, nessa mesma Florença, se estabeleceram entre o cosmógrafo florentino já envelhecido e o Príncipe D. Jaime, Bispo de Arrás, Arcebispo eleito de Lisboa e Cardeal Diácono, terceiro filho do Infante D. Pedro. E é preci-

samente este comprovado facto ulterior, que vem em reforço da plausível conjectura anterior.

Naquela rajada tempestuosa que em 1449 destroçou a vida, o lar e a geração de D. Pedro, dos seus filhos aprisionados e «*preparados para o cutelo*», e mais tarde acolhidos à protecção dos Tios de Borgonha, D. Jaime, tornado místico, dedicara-se à vida eclesiástica, — reacção contra a catástrofe tremenda que seus olhos tinham contemplado não só, mas cujos efeitos em si próprio sentira, ferido aos 15 anos na vanguarda de Alfarrobeira.

Filipe de Borgonha endossara o sobrinho a Calisto III (1455-1458), que o fizera primeiro Bispo de Chipre e depois Cardeal de Santo Eustáquio, aos 22 anos, «*troppo tardi per la sua virtú*», no dizer do seu amigo e protector Pio II. Ao Papa Calisto sucedera este mesmo turbulento, versátil e superiormente inteligente Eneas Sylvius Piccolomini, Cardeal de Siena, que tomara o nome de Pio II, ex-mundano, diplomata, geógrafo e historiador, que das disputas do Concílio de Basileia alcançara o trono pontifício. Em 1442, Frederico III, imperador na sucessão de Segismundo, — casado com uma sobrinha de D. Pedro — escolhera o Cardeal de Siena para seu secretário e vice-chanceler, o qual nos seus ócios cortesãos compusera a obra histórica em que se refere em termos de muito louvor a D. Pedro.

Aparecendo em Roma no séquito de Pio II, D. Jaime não participara nas festas florentinas, preparatórias do Concílio de Mântua, donde saíria uma Cruzada falida, como não participara também Cosimo de Medicis, fingindo-se doente para não desagradar ao seu amigo Mahomet II, conquistador de Constantinopla. O Pontífice nomeara D. Jaime Legado *ad latere* junto ao seu

primo Frederico III, mas D. Jaime adoecera em Florença, diziam que por excesso de ascetismo. Parece que lhe tinham prescrito como remédio infalível «*o manchar a castidade que conservava ilesa desde o nascimento*», no púdico dizer do seu cronista ([53]). Mas ele «*não admitiu a proposta*». E acrescenta o cronista que era um homem de «*corpo gentil, de fermosa presença, agradavel e em tudo perfeito*». Nestas condições é de supor que mais se agravaria o seu mal, naquela atmosfera mundana onde perpassavam como brilhantes asteróides, como ainda hoje, as lindas italianas.

Seja como for, nesse ano de 1459 D. Jaime chega a Florença. Vem doente .E para o assistir como médico encontra-se à sua cabeceira Paolo dal Pozzo Toscanelli, velho conhecimento do seu pai. À volta do Príncipe-Cardeal formara-se uma *clique* luso-fiorentina, que vinha já dos tempos paternos, em que figuram, além desse mesmo Toscanelli, aquele famoso Cónego Martins, portador de faladas cartas, o arcebispo de Silves, o abade Gomezio, o bispo D. João Vicente, etc. Foi num desses colóquios que surgiu um mapa, pertença de Matteo Castellani, que tinha o raro merecimento de conter já as «descobertas» orientais de Nicolo de Conti. Os Castellanis, de família muito principal de Florença, de fumaças literárias, tinham sido banidos após a conjura Pitti, como outros notáveis conhecidos entre nós: os Bardi, os Strozzi, os Rondinelli, os Peruzzi, os Albizzi, adversos à oligarquia medicea. O mapa fora agora emprestado a Toscanelli. E dizem que foi esse mapa a chave do enigma da índia e a determinante das cartas de Toscanelli ao rei português e ao Genovês inesperadamente descobridor do Novo Mundo.

Aos 15 de Abril de 1459, D. Jaime faleceu em Flo-

rença do seu estranho mal, possìvelmente a tuberculose, e jaz na Basílica de S. Miniato, onde admiramos na nave esquerda a sua Capela, obra de Manetti, com medalhões de Luca della Robbia e sarcófago de Rossellino.

D. PEDRO E A GEOGRAFIA PORTUGUESA

A Cidade Eterna seria o fecho da sua peregrinação. «*Egli abbia intenzione di ricarsi a Roma a visitare il santo padre papa Martino V*» — escreve Morosini na sua interessante crónica.

O príncipe Otto de Colona, fino, atilado e maleável, pertencera ao séquito de Segismundo. As consequências políticas do Concílio de Constança tinham levado o Cardeal Colona, pela mão do imperador, ao sólio disputado de S. Pedro, onde tomara o nome de Martinho V, «um dos mais ambiciosos conquistadores do domínio apostólico» — escreve um seu historiador. Viriam desse tempo as cordiais relações do Cardeal Colona com D. Pedro de Portugal, como as seriam depois as do mesmo príncipe com o Cardeal Condulmaro, em 1431 Eugénio IV.

Sabe-se que o Papa Martinho recebeu festivamente D. Pedro numa audiência especial, com grande distinção, e também se sabe que de moto-próprio, «*pela sua particular estimação e conceito das suas virtudes*», concedera a D. Pedro, pelas suas bulas de 16 de Maio e 6 de Junho de 1428, a graça da *uncção* que os reis de Portugal não tinham, como a de os herdeiros da coroa se poderem intitular *Príncipes*.

O momento difícil que Roma atravessava com as lu-

tas de hegemonia napolitana, forçando Martinho a aliar-se momentâneamente àquela «*matrona de 44 anni, redita a ogni turpitudine, che faceva della reggia de Napoli un lupanare* (54)», pedindo a favor da Santa Sé o braço forte dum dos muitos amantes da dita rainha, não lhe teriam deixado lazeres para mais se ocupar de D Pedro. Mas que lhe dispensou aquela *particular estimação* ùnicamente pelos merecimentos da sua pessoa, fàcilmente se comprovará dos arquivos vaticanistas que visitámos.

O problema da exploração económica do Levante, até aos confins da velha Cipango de Marco Polo, dominava os espíritos italianos. Compreendera-se, e bem, naquelas pequenas repúblicas onde se criava a geografia exótica, a necessidade de um novo caminho, que já os Vivaldi baldadamente haviam tentado, que levasse a esse Oriente remoto donde vinham especiarias e drogas.

Depois de Martinho V, aparecera Eugénio IV, um veneziano, influenciando a evolução dos descobrimentos portugueses por bulas e concessões, reflexos daquele luminoso rasto que deixara por Veneza, Florença e Roma o *figliuolo del lRe di Portogallo.*

Não se prova a intenção que Morosini lhe atribui, duvidando sempre, de ir como peregrino à Terra Santa, inegàvelmente a epidemia da época: «*si dice che poi si sia recato al Santo Sepolcro*». Esse era, em geral, o escopo dos príncipes do tempo, ainda sob a influência tradicional das românticas Cruzadas. Por isso, embora improvada, a conjectura não é de rejeitar. Veneza era, como vimos, ponto de concentração e partida das peregrinações a Jerusalém, conhecidas ainda por *Cruzadas,* posteriores à conquista da Terra Santa. De Veneza partira, em 1406, para a sua peregrinação, o Conde de Barcelos Afonso (Duque de Bragança). Nesse ano recebera o Senado embaixadores do Conde pedindo autorização — que

era indispensável — para embarcar numa galé da Síria, com 25 sequazes. O Senado ordenou a Gio Contarini, Podestá de Treviso, que obsequiasse o Bastardo, que de facto embarcou na galé *Capella,* do patrão Andrea Capello (55).

Mas já no regresso da sua digressão que, sendo política, fora também científica, e em que as noções que gradualmente adquiria, de cosmografia, geografia económica e arte de navegar, especializavam o fundo da sua cultura — passou D. Pedro por Aragão.

Em 22 de Setembro de 1428 celebrava-se o casamento de D. Duarte com uma princesa de Aragão, e também ali se decidira o consórcio de D. Pedro com outra princesa aragonesa — as duas respectivamente filhas de dois inimigos inconciliáveis, que ardendo em ódio se digladiavam pela posse do trono vago pela morte, sem descendência, de Martinho I, *o Humano:* Fernando de Castela e Jaime de Urgel. Quanto Fernando era dissimulado e manobrador, tanto era o Conde de Urgel impetuoso e imprudente. Mais extremados eram, porém, os campos que os auxiliavam: pelo Conde de Urgel, o arrogante António de Luna, que só comprometia a sua causa; e por Fernando de Castela, o façanhudo antipapa Bento XIII, que agitava os púlpitos e fulminava excomunhões. Conta-se que se chegara ao extremo de o Conde ameaçar o Arcebispo de Saragoça de lhe enterrar a mitra em brasa na cabeça e mandar rapar à navalha a cabeça de Bento XIII. Mais certo é porém que, imbuído de ideologias francesas, Urgel esquecera-se de que a sua ambição se movia num cenário fundamentalmente devoto. Para mais, aliara-se com os ingleses e até, secretamente, com o Mouro de Granada. Da comissão por fim nomeada para decidir do pleito fazia parte S. Vicente Ferrer que, com o prestígio da sua santidade, arrancara a sentença a favor de Castela.

Urgel foi banido e Fernando proclamado Rei de Aragão. Com a princesa Leonor, filha de Fernando, casara o nosso D. Duarte e, pela mesma época, com a princesa Isabel, filha do Urgel, casava o nosso D. Pedro. Muito intencionalmente se refere na história que a alma danada da sangrenta disputa fora a mãe do Conde, avó da que foi depois a Duquesa de Coimbra. Coloquemos face a face, na estreita corte lusitana, as duas princesas, herdeiras de tão irredutíveis antagonismos, e sejamos psicólogos nas nossas ilações históricas...

Martinho de Aragão, *o Humano*, que o fora também da Sicília, tomara-se da paixão cosmográfica e reúnira uma selecta biblioteca onde figuravam um *Libre sobre la Carta de Navegar*, um *Libre de las Naus*, e ainda um *Libre de la Ordenacion de la Mar*. Por onde se vê que catalães e aragoneses «*no solo usaban ya en el siglo XIV de cartas de navegar sino que tenian tratados escritos sobre el uso y construccion de estas cartas*» ([50]). Martinho era filho daquele monarca alcunhado de *Ceremonioso*, que à náutica catalã prestara notáveis serviços. E era ainda do tempo do Infante D. Pedro aquele seu parente, também de sangue real, Marquês de Vilhena, cosmógrafo e sábio humanista (1384-1434). Tal era, na Espanha Oriental, o ambiente de cultura científica, estreitamente influenciando a arte de navegar — aonde se relacionara em 1428 o nosso D. Pedro, após a sua instrutiva viagem às *Sete Partidas*.

Em Barcelona onde se demorou, sentiria aquela mesma inquietação de saber que em Veneza o levara ao Arsenal e a Murano, e em Florença aos possíveis colóquios com Toscanelli? E lembrando-se do mapa que os Camáldulos lhe haviam oferecido, pensaria em confrontá-lo com as *cartas de navegar* de Pedro III e Martinho, avoengos de sua mulher? Nada nos autoriza a afirmá-lo.

Mas por mais descabidas que pareçam as nossas interrogações, de uma coisa poderemos estar seguros: o Príncipe das *Sete Partidas*, no regresso das mesmas, achar-se-ia concreta e seguramente informado dos problemas, ainda entre nós obscuros, do comércio e da geografia das Indias Orientais.

Como consequência do seu regresso, surgem na história os primeiros indícios do seu influxo na empresa dos Descobrimentos. Tais foram, do pouco que se apura da indigência documentária nacional, os muito citados *Livro de Marco Polo* e um *Mapa que tinha todo o âmbito da terra*. O primeiro recebera-o Valentim Fernandes (1502) das mãos do Infante D. Fernando, príncipe de notável cultura. E conta o mesmo Valentim, sem interesse em falsear a história quando ainda estavam vivos os que o podiam desmentir, ter-lhe o mesmo Infante D. Fernando dito: *No tempo em que o Infante D. Pedro, de gloriosa memória, nosso tio, chegou a Veneza, lhe ofereceram em grande presente o Livro de Marco Polo.*» E mais teria dito o Doge ofertante: «*Que se regesse por ele*», convicto de que o problema da expansão geográfica, com finalidades económicas, laborava fundo na mente do seu hóspede.

Dos manuscritos venezianos parece poder-se inferir, como o infere Uzielli, que esta dádiva lhe fora feita pelo Senado, e vimos já escrito que o exemplar oferecido seria o próprio original conservado na Casa do Tesouro do Senado de Veneza, o que não parece fácil de se admitir. Não é porém de rejeitar a hipótese de que o ofertante fosse o próprio Doge Francesco Foscari, o vulto eminente que fora até à senectude um astro de primeira grandeza no firmamento da sua cidade, o mesmo que se diz ter fundado, com os 80 mil manuscritos de Aldo Manuci, tipógrafo e livreiro de renome mundial, a li-

vraria que, acrescentada do fabuloso legado do Cardeal Bessarione, constituíu a *Biblioteca Marciana*, que hoje se ostenta em toda uma fachada de Sansovino, no recanto sudoeste da formosa *Piazzeta*.

A tradução do Livro de Marco Polo atribuída ao rei D. Duarte, (pela nossa paixão pelo grandioso de tudo atribuir a figuras principescas), natural é ter sido obra do mesmo Valentim Fernandes ou Morávio, tipógrafo e poliglota. Não é de rejeitar a hipótese de que D. Pedro o desse a ler ao irmão *Navegador*, e que tal como sucedeu na Itália, da sua leitura se colhessem valiosas sugestões.

Onde pára o precioso códice? Roubado em alguma das muitas invasões, ostensivas ou subreptícias, que o país sofreu, deve jazer em alguma recondita biblioteca estrangeira.

Considerar-se-á como sendo de António Galvão a primeira notícia dum Mapa trazido por D. Pedro. Galvão refere ter-lhe dito Francisco de Sousa Tavares, que o Infante D. Fernando lhe «*amostrara hũa Mapa de cento & vinte annos que era feita*». Trouxe de facto D. Pedro na sua bagagem algum mapa? Muitos se achavam ao tempo vulgarizados, e só de passagem citaremos, de entre os principais, o de Angelino Dulcert, de 1339, o dos Irmãos Pizzigani, de 1367, os de Pietro Vesconte, de 1318, com o de Marin Sanuto, de 1321, baseado no anterior; o portulano de Pinelli e o da Biblioteca Richelieu, a Carta Catalã de 1375, a de Mecia de Viladestes de 1413, existente na Casa de Aragão; a de Pomponio Mela, de 1417 (esta a mais próxima da sua viagem), e ainda as da Biblioteca Medicea de Florença e a do Museu Bórgia, sem citar a discutida Carta do próprio Marco Polo — todas conhecidas em Veneza e Florença. Nenhuma confirmação documental se encontra, todavia, à

alusão do notabilíssimo cronista que foi o filho de Duarte Galvão. Mas todas as fundamentadas referências, tanto portuguesas como venezianas, as de Ramusio no mesmo século XVI, renovadas pelo Cardeal Zurla no século XVIII, tem a força cronológica derivada da visita de D. Pedro aos Camáldulos de Murano, entre os quais ainda era vivo Fra Mauro, autor da monumental Carta de 1459. Estas relações motivaram o envio de informes sobre as explorações atlânticas por um Stefano Trevisan, pessoa da sua privança, que permitiam ao monge cartógrafo inscrevê-las no seu mapa, sendo as despesas pagas pelo cofre da Ordem de Cristo, algumas só liquidadas em 1457, por ordem de pagamento de D. Afonso V, aos sucessores de Fra Mauro ([57]).

A historiografia contemporânea admitiu com ingénuo desembaraço que, sem coordenação com os demais factos da história nacional, sem ingerência do poder exercido autoritàriamente pelo monarca, sem diplomas emanados pela sua chancelaria — que só mais tarde com D. Pedro aparecem — se pudesse meter ombros a tão ingente empresa como a dos Descobrimentos, que implicava um desmedido esforço científico, económico, demográfico e até político, da nação. Não é sem alguma razão que adverte Gonzalo de Reparaz que para uma empresa concreta de Descobrimentos, «exigindo grandes meios, múltiplos esforços, numerosas tentativas e unidade de acção, o esforço particular era insuficiente.» Esse esforço só o poderia despender quem *regesse* um Estado, com a mentalidade dum condutor de povos.

Até 1433, D. João I ocupa o trono — e reina. Só mais tarde, em 1443, é concedida ao Infante D. Henrique, Governador da Ordem de Cristo, o monopólio em matéria de navegações, como era de justiça, porque era a sua Ordem que financiava a empresa. Para tanto se obteve

de Eugénio IV, pela bula *Etsi suscepti*, as autorizações necessárias para se dispor dos bens e das milícias dessa Ordem. No mais eficiente período dos Descobrimentos — de 1440 a 1447 — a nação, com todos os seus recursos e todas as suas actividades, era governada por um homem — o seu *Regente*. Em 1433 D. João I falecera e o seu sucessor, pelo seu temperamento, a natureza das suas preocupações e ainda aqueles inexpressivos «*olhos moles e pouca barba*» (58), amostras de espírito débil, não era precisamente o homem forte de que a nação carecia na fase melindrosa da sua reconstrução. O novo monarca ocupava o trono, é certo, subscrevia os diplomas, deles assumindo a responsabilidade histórica, mas, como seguramente se deduz das Crónicas, na governança de certo modo colaboravam os Infantes seus irmãos, duques ou grão-mestres das Ordens respectivas. Fraco e doente, D. Duarte confiara-se ao conselho sagaz e prudente do irmão que se lhe seguia, e das mesmas Crónicas se infere o alto respeito que por esse conselho tinham o rei e mesmo a rainha, a despeito das divergências familiares. A esse irmão e em reconhecimento da sua superioridade mental, já o monarca submetera as suas veleidades literárias e já o indicara, ainda em sua vida, para *Curador* (tutor) do seu herdeiro.

Falecido nesse ano de 1438 el-rei D. Duarte, assume D. Pedro a governança do reino. A rainha viuva dissera-lhe: «*Senhor Irmão. Porque sinto que é necessario dar-se ordem e remedio às cousas do reino que estão em suspenso, eu vos rogo muito que tomeis cuidado de ter conselho e apontai o que em tais tempos e casos convem que se faça.*» (59) Acordaram em muitas coisas como a rainha pedia e o cronista relata. De navegações não se falou, nem o assunto merecia ainda a importância que hoje lhe atribuímos.

Ao findar o ano de 1439 assume D. Pedro a regência do reino — e logo em 1440 começam a sistematizar-se as viagens à Guiné, como se obedecessem já a um plano preconcebido. A enumeração destas viagens, apoiada, à falta de melhor documentação, nos relatos hiperbólicos das crónicas coevas, reproduzidas sem discussão por outras posteriores, carece todavia duma revisão integral. O apagamento sistemático da figura de D. Pedro e da sua vasta actividade reformadora na Regência, apagamento que, como veremos, quase constituía um *mot d'ordre* dessas crónicas coevas, decerto legitimam a hesitação da crítica histórica sobre a superior orientação para essa exploração marítima. Mas as concessões monopolistas, quer as dos reinantes, quer as do Regente em maior número, quer ainda as da Curia Romana, visando todas ao bom êxito do empreendimento, dirigiam-se ao príncipe ilustre que era o Governador e Regedor da Ordem de Cristo, e depois Administrador dos seus grandes recursos, e cuja milícia, como atrás se viu, especialmente se consagrava à conversão e ao combate dos *infiéis* de além-mar.

A exegese cronológica é condição indispensável para com segurança se ajuízar do fenomenismo causal dos Descobrimentos. As expedições à Guiné sucederam-se enquanto na regência actuava o Príncipe das Sete Partidas. Os resgates foram ininterruptos. Visionou-se nas altas esferas governativas um secreto desejo de devassar as vias marítimas que levavam aos centros produtivos da riqueza. A imagem de Veneza e Florença, como o papel de distribuição de Bruges, vive persistente na retina do infante que rege a nação. Porque se não haveria de obter por directa via, sem competições, sem transbordos, o que trabalhosamente se obtinha com esses múltiplos embaraços? E assim a exploração teve uma finali-

dade essencial para a vida de um povo que, empobrecido por um longo, tenaz e depauperante dissídio, mais do que nunca carecia de se reconstituir.

Todavia, chamado ao exercício da Regência em 1440, superado por uma formidável sequência de problemas, forçado a obviar à guerra traiçoeira que lhe moviam os mesmos que tinham concordado em lhe entregar as rédeas da nação, não podia D. Pedro consagrar-se exclusivamente ao que era apenas um, e não dos mais imperiosos, desses problemas, mas sim de longínquos e retardados efeitos. Para mais, os recursos indispensáveis não os tinha o tesouro real, deficitário e absorvido nas ambições da nobreza e do clero, nem sempre legítimas mas sempre insaciáveis. Vimos como desde os reinados antecedentes, esgotada a capacidade tributária da nação, qualquer movimento expansionista carecia do socorro financeiro da Curia Romana, a quem se solicitava o perdão dos *dízimos*, tal era a pobreza da nação.

Por isso, a partir desse ano de 1440, as expedições sucedem-se, e desta feita com substancial resultado: vem ouro de Tombuctu, vêm minérios, sal, marfins e malaguetas, vêm escravos de toda a costa. Todo o Algarve se anima na sugestão dos grandes negócios, como mais tarde se dirá ao Da Mosto. A população do sertão agita-se através do deserto, na previsão de novas e proveitosas permutas. E «*esta foi a primeira notícia que houve do ouro e donde se encontraria a sua origem*» — diz sem querer Diogo Gomes ou o Behaim por ele.

Mas, para que as operações, cuja execução lhe fora confiada, prosseguissem, necessitava o Governador da Ordem de Cristo:

1.º Do poder discricionário sobre a mesma Ordem, suas milícias e seus recursos financeiros.

2.º Da compensação do *quinto* e do *dízimo* dos lucros do empreendimento.

3.º De mão livre e exclusiva na directiva imediata.

4.º De compensações a dar à Ordem sacrificada nos seus homens e nos seus bens.

5.º Possìvelmente, dum proveito pessoal.

E para o honesto desempenho da relevante missão de que tàcitamente ficava incumbido, concede D. Pedro ao seu muito amado irmão:

1.º A bula pontifícia de Eugénio IV, de 9 de Janeiro de 1443, em que é reconhecido como *Administrador* dos bens do Mestrado, com mão livre que os seus antecessores não tinham, de poder dispender, possuir, herdar legados, dízimos e doações.

2.º A concessão do *dízimo* e do *quinto* e dos direitos de portagem, pelas Cartas Régias de 1 de Junho de 1439, 22 de Outubro de 1443 e de 3 de Fevereiro de 1446, todas da autoria do Infante D. Pedro, embora em nome do monarca tutelado. Já em 1433 fora concedido a D. Henrique o direito a todas as presas feitas «pelos seus navios e capitães», e adquirido de D. Pedro o monopólio da navegação, este direito tornou-se extensivo a «todos os navios».

3.º A Carta Régia de 22 de Outubro de 1443, confirmada pela bula de Eugénio IV, em que lhe é concedido o monopólio de toda a navegação de além-Bojador.

4.º A Carta Régia de 1439, com confirmação pontifícia, contendo a doação, pedida por D. Henrique, de toda a *espiritualidade* das conquistas territoriais à Ordem de Cristo, «*pela guisa que o ha em Thomar*», mais tarde acrescentada da *temporalidade*. Em 26 de Dezembro de 1457, D. Henrique dava, por seu turno, à sua Ordem, seguramente como compensação aos sacrifícios que lhe impusera, todos os seus direitos sobre os *escra-*

vos, ouro, pescarias, etc., do Cabo Não em diante. No ano seguinte, dois anos antes da sua morte, doa ainda à mesma sua Ordem os seus direitos do Padroado de Alcácer Ceguer.

5.º Cartas Régias e alvarás de 1439, com a doação do arquipélago da Madeira. Em 27 de Outubro de 1443, a célebre doação do *Cabo de Trasfalmenar* (Sagres).

E outrosim numerosas cartas e alvarás do punho de D. Pedro, com mercês e facilidades para a navegação, protecção monopolista à mesma, confirmação e alargamento de privilégios, perdões e mercês ao numeroso pessoal da Ordem de Cristo ([60]).

Com tais facilidades que superiormente condicionavam o empreendimento, procurava D. Pedro, ao mesmo empreendimento, um sentido utilitário, coordenando-lhe as actividades, amparando-o com o braço forte do poder que detinha.

São do douto e insuspeito António Ribeiro dos Santos, referidos ao período até 1440, os conceitos que seguem: «*Observa-se rastejando a história do progresso das viagens, que eram tímidas e acanhadas as ordens e instrucções para a continuação das expedições e passagem do Cabo Bojador*». A provar-se a existência de uma fase, embora dispersa, de explorações marítimas anteriores, verifica-se que se tinham gasto para cima de 15 anos para se cobrirem as escassas légoas do Cabo Não à Pedra da Galé, caminho vencido por pioneiros antigos e medievais e já percorrido pela navegação árabe. Com D. Pedro na Regência, 6 anos haviam bastado para a descoberta de 198 légoas de costa inteiramente desconhecida e para estabelecimento de comércios proveitosos. Em 1447, D. Pedro é esbulhado da Regência, desterrado para o seu feudo de Coimbra. E o que resulta? Com a viagem de Nuno Tristão de 1446 e ainda

a de João Fernandes e Valarte em 1447, termina bruscamente a série — e até 1456 nada mais parece ocorrer em matéria de navegação que a crónica se dignasse registar, dando-se os historiadores de boa vontade aos tratos mais rebuscados para explicar aceitàvelmente a suspensão. O que depois episòdicamente se seguiu, até ao contrato de Fernão Gomes, já na vigência do Infante D. Fernando, é como eco retardado de uma velocidade adquirida.

Maior é a desfiguração simplista ao afirmar-se que, nessa primeira metade do século, se tivera em vista o aperfeiçoamento da arte náutica, com o fim de se acharem novas terras. Não foram decerto os Cronistas coevos que se aperceberam de tais propósitos nem tão pouco esses Cronistas asseveram, seja qual for a sua intenção apologética, que os incontestáveis progressos da arte náutica portuguesa sejam do seu tempo.

Nas *Ordenações* chamadas «*afonsinas*», trabalho monumental do mando do Infante D. Pedro e da sua responsabilidade, a encabeçar o capítulo da orgânica naval, lê-se este pensamento sugestivo: «*Maravilhosas cousas som os feytos do maar e assinaladamente aqueles que fazem os homẽes em maneira d'andar sobre el per mestria e arte assy como nas naaos e galees e todolos outros navios*».

Foi um erro imperdoável de Oliveira Martins afirmar que D. Pedro se opunha sempre à exploração marítima ou que esta o contrariava. Como o poderia fazer quem acabava de tomar conhecimento e vinha de admirar a mais formidável expansão marítima da época, e como assim pensaria quem justamente subscreveu todas as facilidades necessárias à execução dessa empresa? É que essa parte das viagens de D. Pedro, no que ela teve de estudo e observação da economia e actividade marítimas,

ficou ignorada do historiador dos *Filhos de D. João I*, por desconhecimento de fontes, embora cite os resumidos apontamentos de Sanuto, que, escrevendo um século mais tarde, sobre o assunto nada refere.

Regressado à Pátria, da terra onde se criava a geografia exótica e se ensaiavam os novos métodos de navegação, com o espírito documentado por uma larga visão do Universo, o paralelismo do meio físico e até o da ideosincrasia humana, desperta no seu espírito, dado a locubrações da inteligência, prenhe de concepções novas, a ideia de pôr em marcha, sistematizando o seu movimento, aquela mesma máquina que os seus antepassados haviam criado. O Oriente tornara-se, após o declínio de Roma e por influxo da invasão muçulmana e das primeiras Cruzadas, o sonho de todos os espíritos ávidos de cultura e desafogo económico. O Levante europeu, impregnado de orientalismo, fizera-se o fulcro de todo o movimento de penetração em novos horizontes pre-renascentistas.

Na retina impressiva do *Viajante das Sete Partidas*, haviam-se fixado, como num «cliché» de rara sensibilidade, imagens coloridas dos movimentados estaleiros e embarcadouros desse Levante. E seria assim quase influência sua o subsequente desinteresse pelos caminhos terrestres e a aguda curiosidade que despertavam os marítimos. A descoberta desses novos caminhos, imperativo de ordem económica que acabou por constituir, conduzido pela invulgar tenacidade e fé do Infante D. Henrique, um imperativo nacional, foi assim, quanto à sua génese, inspirada e patrocinada por D. Pedro.

Mas D. Pedro não se limitara a tanto, porque tomara ainda, por si e por seus serventuários, parte activa no grande empreendimento, como o comprova a expedição de navios seus e o fomento colonizador de ilhas que lhe

foram adjudicadas. Factos são estes que do exame cuidadoso das fontes históricas decorrem, por mais sistemática que tivesse sido a destruição de documentos da sua vida e obra na tempestade consecutiva a Alfarrobeira.

D. PEDRO E TÂNGER

Os empreendimentos marítimos da costa mauritânica, com a conversão dos escravos ou mercadores azenegues, não satisfariam o ideal religioso que a Ordem de Cristo e as Bulas Pontifícias impunham em matéria de guerra aos *infiéis*. Talvez por isso, imaginando objectivo mais adequado à sua missão, decidiu o Governador da Ordem, com aquela invulgar tenacidade que dizem ter sido uma das facetas do seu génio, em 1437, o assalto a Tânger, intenção que parece preexistira, prejudicada embora por óbices insuperáveis, na mente de D. João I, após a vitória de Ceuta. De resto, ela estava na linha das concepções da estratégia defensiva da nacionalidade ainda sob ameaça da expansão marroquina, como corolário irrecusável da mesma conquista de Ceuta. Quem conheça a velha história da Mauritânia compreenderá que, sem Tânger, Ceuta era uma conquista inútil e quiçá mesmo perigosa.

Consta das Crónicas o esforço que se empregou, as sugestões e os incitamentos, para marchar sobre Tânger. Nunca se saberá até que ponto a narrativa dos Cronistas, de precária fidelidade, poderá ter jus à nossa confiança. Todavia, estamos convictos que não iriam os Cronistas, escrevendo tão próximo dos acontecimentos,

adulterar sem interesse de maior a exactidão dos factos. E, de resto, os seus relatos integram-se no curso lógico dos acontecimentos, não podendo o historiador moderno impensadamente recusá-los.

Num Conselho que reuniu os Infantes, falou no fim D. Pedro, e é a sua fala que a este estudo mais importa. E não se sabe — sempre seguindo os Cronistas — o que mais se salienta no seu discurso, se o profundo bom-senso na apreciação do presente e do futuro, se a clareza do seu elevado pensamento, se o recorte do estilo em que esse pensamento é moldado. Psicólogo e estadista, apreende e prevê. Onde o dinheiro para tais empreitadas e com que consciência onerar mais o Povo com *pedidos*? Nas minuciosas contas do tesouro real depois de Ceuta, verificam-se as milhares de dobras-ouro despendidas e o estado de quase esgotamento a que esse tesouro chegara ([61]). Como povoar conquistas talhadas à espada com a escassa população de um reino despovoado? Seria *«perder boa capa por mao capelo, pois era certo perder-se Portugal e não se ganhar a África»*. Que Tânger é grande e povoada e os recursos de Portugal escassos para tais empreendimentos. Que meça bem o monarca as duas forças adversas, a sua e a do inimigo, ponha-as em pratos de balança para não correr a um desastre. Que a guerra impensada é uma espada de dois gumes. Resumindo: *«Tal guerra não é serviço de Deus, nem proveito nem honra alguma. Peço-vos por mercê que saibais como a deveis fazer e não como a quereis»*.

D. Pedro sabia de sobejo como este Conselho era mera formalidade. Sabia-se que a resolução estava tomada. *«A determinação, segundo vejo, vae já adiante do conselho»* — exclama, talvez por se ter apercebido da pressão sobre o fraco espírito do monarca. *«Este negocio pela casa que tem feito em vossa vontade, certo é que quem vos nelle aconselhar em contradicção mais poerá escandalo que contentamento em vossa alma»*.

O Rei já saíra da alcova conjugal convencido. *«Isto me parece mais cumprimento que se faz às nossas pessoas que necessidade do nosso conselho neste feito. E tambem sei que, sendo eu fóra deste reino, Vossa Mercê, em vida d'El-Rei meu Senhor e Padre que Deus haja, tendo com meus irmãos e sobrinhos sobre este conselho, fostes aconselhado que esta guerra se não devia fazer»*. Era verdade. Todos a ela se opunham.

Impressionado pela cerrada votação contrária, talvez repeso, o Rei pretende lançar mão dum último recurso: o Pontífice. Mas o paternal conselho do Padre Santo, tecido das subtilezas próprias da pessoa e da época, terminava por uma negativa: «Se os infiéis que se pretendia guerrear não faziam dano nem nojo aos cristãos, então estes não lhes poderiam mover guerra, *porque a terra e abondança dela é do Senhor que faz nascer o sol sobre os bons e os maus e dá de comer às aves do ceu»*. Assim respondia, reflectida e cautelosamente, o preclaro espírito de Eugénio IV, temperado nas lutas acerbas que a Igreja travava. Por essa mesma época, fortemente combatido e até deposto, o Papa Eugénio devera a recondução ao trono pontifício à activa intervenção medicea de Florença, onde se refugiara. A consulta portuguesa fora submetida pelo Conde de Ourém que teria avisos do pai Barcelos e de D. Pedro sobre o que em Lisboa se pensava. É extraordinàriamente sugestiva a página em que o Cronista remata o assunto. A resposta de Roma atordoou o monarca — mas o mal estava feito. A Rainha amada acabava de dar à luz uma princesa — refere a Crónica — e no seu leito de dor pedira ao esposo amorável e comovido, o cumprimento da

promessa. Não podia voltar atrás. «*Não havia de leixar de fazer*» — diz Pina. «*Da culpa que El-Rei neste caso teve, vimos que a morte, com dor e tristeza, lhe deu depois a paga*». Pina, cujo valor moral conhecemos, não adultera tão descaroàvelmente a verdade. É bem certo que os fracos reis fazem fraca a forte gente.

Tânger foi investida. Aquela crise de epilepsia heróica terminou na sua aura, e o que foi essa aventura, epilogada por um desastre, lê-se nos compêndios escolares. Mas o que neles se não lê, é qual foi a sucessão de erros estratégicos e tácticos do empenhamento quatrocentista. Dos erros estratégicos falara-se já no Conselho dos Infantes. Dos tácticos, não podiam ser muito diferentes das de hoje as grandes linhas da época, embora fossem diferentes os meios de execução. Assumindo, por dever de ofício, a responsabilidade da empresa, o Rei tivera um sobressalto de dúvida e mandara traçar um *regimento*, ditado pela experiência dos seus conselheiros, que entre outros pormenores estipulava:

1.º Que apenas desembarcado, organizasse três destacamentos, lançando-os de surpresa sobre Alcácer, Tânger e Arzila. Esses seriam os caminhos por onde acorreriam as *kabilas* à voz de concentração e assim mais fácil seria batê-las em separado.

2.º Que fixasse o arraial em lugar seguro, defensável e acessível, mas com duas alas, «*ou melo menos uma*», alongada até ao mar, de forma a garantir as comunicações com a retaguarda, o abastecimento de pessoal e material, e eventualmente a retirada.

3.º Que, disposto no estacionamento o grosso das forças, lançasse contra as posições inimigas um ataque frontal, levando na vanguarda — como formação de choque diríamos hoje — 500 ginetes.

4.º Que três dias depois de fortificado o estacionamento em sólida testa de ponte, lançasse três ataques sucessivos, em períodos de três dias, «*com muita força e determinação*».

5.º Que se dos três ataques nenhum resultasse proficuo, então retirasse imediatamente: «*Não estees mais sobre elle nem dia nem hora e recolhei-vos logo com toda a vossa gente à frota.*»

6.º Que aguardasse depois, em Ceuta, até que em Março, passada a quadra invernosa, ele, el-rei, pudesse ir em pessoa «*com quantos ha em meus reinos.*»

Compreendera-se, e bem, que a ineficácia dos três assaltos sucessivos significaria: desgaste dos efectivos e material, abatimento do nível moral das forças e do seu prestígio aos olhos do inimigo, e, acima de tudo, perda dum tempo precioso, que esse inimigo aproveitaria para levar a bom termo a sua perigosa concentração.

Nesse *regimento*, mais que o saber dos cavaleiros e infanções experimentados em Ceuta, pressentia-se a garra do príncipe que, depois de Ceuta, se batera nas guerras do Levante e conhecera, além do ardimento germânico, a táctica indefectível dos exércitos do Islam. O monarca, ao entregar o *regimento*, expressamente recomendara «*que o lesse muitas vezes e nom saisse delle*», e assim lho prometeu o chefe da expedição. Porque tão premente recomendação? A sequência da narrativa, tal como a referem os cronistas do tempo, dir-nos-á se acaso influíu ou não no desastre o seu menos exacto cumprimento.

Começou-se pelo envio, por caminhos alcantilados e sem prévios reconhecimentos, de uma vanguarda de mil homens que, colhida numa cilada, foi logo desbaratada, ficando feridos dois dos seus mais valorosos chefes:

o Conde de Arraiolos, sobrinho do rei, e D. Álvaro Vaz de Almada, o herói de Avranches, cavaleiro da Jarreteira. A ventania rasgou a bandeira de Portugal e logo a gentalha murmurou, persignando-se, que era de mau agouro. Só a 20 de Setembro, com perda escusada de vários dias em cerimónias religiosas ([62]) as trombetas deram o sinal de avanço — quando já as portas da cidadela atacada eram de pedra e cal.

Tornara-se evidente que o inimigo buscava deter o avanço português, entretendo-o, enquanto não acabava a concentração das *Kabilas* para a batalha decisiva. O Berbere, em terreno seu, na defesa do seu lar, com a experiência antecipada dos arrebatamentos cavaleirosos mas desordenados do adversário, obedecia à sua táctica de ontem e de hoje: as vagas sucessivas de inúmeras tribus milenàriamente afeitas a tal guerra, toda a planície arenosa ondulante de cavaleiros à carga, o envolvimento e a matança gradual forçando a decisão final. Foi-se buscar ao *arraial* mais reservas, talvez as últimas, e, para desoprimir, ordenou-se um ataque à cidade. Decididamente a nunca desmentida galhardia portuguesa de capitães e fidalgos não evitava o aumento progressivo de mortos e feridos.

«*Não faço nisto duvida* — dissera D. Pedro — *antes me afirmo que de Tripoly e da Berberia até Meca não ficará Mouro de peleja que ahi não venha disposto a morrer. E assim os nossos cercadores se acharão cercados, cujo socorro a vós e a vosso reino será mui duvidoso.*» A profecia cumpria-se. Quando os portugueses se aprestavam para novo assalto, duas espias trouxeram a notícia desanimadora: *El-rei de Fez e El-rei de Bellez e Lazaraque e Cinco Enxovias e El-rei de Marrocos e Tafilete vinham no mesmo dia, com 60 mil homens de cavalo e 700 mil homens de pé.*» Não era exagero. Tinham sido sempre assim, desde o tempo dos Romanos, as guerras da Mauritânia e da Ifrykia, e não estavam longe os raids temerosos de Yussuf-ibn-Taxfin ou de Al-Mumim.

Sabe-se como o *arraial* português, apertado entre o inimigo e o mar, estaria condenado a um esmagamento trágico. Mil portugueses, fidalgos e escudeiros, refugiaram-se nos navios, pois o inimigo cortara as comunicações. «*Alguns bradavam que se lançassem de ventura à praia, onde nos batéis escapariam, sem todos morrerem como ali esperavam.*» Ao chefe da expedição, perseguido pelas tribus, mataram-lhe o cavalo e para não ser ele mesmo morto ou aprisionado, houve o seu guarda-mor de sacrificar a própria vida.

Salah-ben-Salah, o vencido de Ceuta, que se desprestigiara aos olhos dos seus pela rendição desta cidade, via chegada a hora da sua desforra. Resolveu-se a negociar, propondo o que então se chamava *partido*. Ao Infante D. Henrique não restava mais que subscrever e embarcar —, e é ofender gravemente a sua memória dizer-se hoje que o fez com a intenção secreta de não cumprir. Porque esta suspeita idiota sobre o seu íntegro e leal carácter? Saberia bem, porque conhecia a feição do adversário, que o não cumprimento da sua palavra representava a degradação e morte do seu irmão, que ele movera a solicitar esta campanha. E parece, pelo dizer dos cronistas, que pretendera ele próprio ficar em refém, se disso o não dissuadissem os seus capitães.

O desastre fora completo. Mas não é o seu aspecto sentimental o que interessa ao frio conceito da História. O que apenas interessa é descriminar os seus motivos, verificar se foi ou não a inobservância global do *regimento*, visìvelmente delineado pela pena arguta e experiente de D. Pedro —, porque está ìntimamente de har-

monia com o seu pensamento — a causa desse desastre, mesmo considerando os acontecimentos ao sabor do tempo e do local. E não se diga que tais regimentos não eram imperativos, porque da mesma História se infere que sempre o eram.

Começara por se faltar ao computo dos efectivos: dos 14 mil homens calculados pelo mínimo, só havia 6 mil. Os transportes eram poucos. Os castelhanos sabotavam a marcha pelo seu território. «Tudo falecia», no verbo expressivo da crónica. Frente a uma minúscula formação de 6 mil homens dispersos, embaraçada pela impedimenta, de limitada mobilidade, surgira uma força esmagadora, uniforme na acção e solidária no pensamento de varrer o invasor do seu território.

Aconselhara-se o estabelecimento do *arraial* em lugar seguro, com duas ou pelo menos uma asa de ligação com a praia e a armada. Nem o lugar foi seguro, exposto às sortidas duma guarnição flagelante, nem a retaguarda e a comunicação garantidas. Resultou assim a asfixia do arraial, a fome e a sede e a retirada desordenada sob o martelamento do inimigo, que os lances do heroísmo português não logravam superar.

Ordenara-se que, verificada a inutilidade das três investidas, se procedesse a um recuo estratégico, facilitado pela prudente ligação com a praia, onde D. Pedro de Castro esperava com a sua frota intacta. Mas muito pelo contrário, batalhou-se até à consumação da derrota, como era das boas normas de Cavalaria.

Fora aparentemente para proporcionar a um jovem príncipe ardoroso um baptismo de glória, que representasse um acréscimo de fortuna, que se levara a cabo uma empresa por todos desaconselhada. Fora esse mesmo príncipe, afinal, o «benjamim» da Inclita Geração, dado

em reféns ao inimigo cruel e por este aviltado, torturado e morto.

A resolução duma expedição a Tânger, em 1437, na sequência dos chamados Descobrimentos Atlânticos, expedição em que D. Henrique pôs o melhor do seu esforço, testemunha que não era a navegação o seu exclusivo desígnio. Em 1437 já os portugueses iriam além do Bojador e estar-se-ia em pleno êxito dos feitos da Guiné. Por que razão se ia a Tânger nessa altura?

O Conselho dos Capitães unânimemente votara que: «*devia de sobrecer e não cometer cousa tão duvidosa e de tanto perigo.*» E a resposta — sempre no dizer do cronista — fora terminante: «*Havei por certo que ainda que menos gente tivesse, não leixaria de prosseguir o feito para que venho.*» Deus e a honra de Cavaleiro. Espírito medieval de guerreiro indomável, insulado das realidades, D. Henrique obedecia aos dítames imprescritíveis da sua mesma Ordem, como *Regedor*, de quem devia partir o grande exemplo. Mas Deus, que parecia nada querer ali fazer, abandonara o seu Parsifal — e foi o desastre.

Não cabem estes e outros episódios da história portuguesa no âmbito e no sentido destas páginas. Mas importa compreender que Tânger está mais na norma henriquina e no carácter geral da sua actividade. A guerra ao *Infiel* sob a bandeira de Cristo, tal era o ideal da sua vida e o preceito da sua Ordem, como de muitas grandes vidas do tempo. Para isso obtivera licenças, monopólios e recursos necessários. Estão por isso na razão e na verdade os que o apresentam como um *Cruzado*, animado dum ideal de expansionismo religioso de sentido medieval, pelo menos nesta fase que antecedeu à sugestão das vantagens económicas.

D. PEDRO E A REGÊNCIA

Se a personalidade humana pudesse ser dividida em compartimentos estanques de forma que, em cada compartimento, a actividade psíquica em nada dependesse do metacronismo global que tudo influencia e regula, teríamos excluído deste nosso modesto estudo a história da *Regência* de D. Pedro. Essa história está feita de há muito, e não discutiremos agora se bem ou mal. Nada lhe poderíamos acrescentar. Mas nestes últimos tempos, o Mundo assistiu ao surgir de um canon científico no ordenamento das sínteses históricas, tendo por elemento basilar a psicologia do indivíduo, estruturada por factores, que não importa enumerar, do ambiente em que se criou e moveu. Consciente ou não, é este o elemento que orienta e define os acontecimentos.

Isto é o que trouxeram para a hermenêutica da História os últimos lustros. Arredada por displicente a motivação sentimental, a crítica histórica tornou-se quase um trabalho de laboratório.

O homem é um todo indivisível, total, ainda quando parece fragmentar-se na sua actividade. Centro de entrechoques em escala desordenada, o cérebro humano dificìlmente isolará a função de um determinado com-

partimento da sua complexa área, das conexões com as restantes, umas e outras dependentes das perenes aquisições centripetas do mundo exterior.

Para a exacta compreensão da psicologia política de D. Pedro, da qual derivaram as grandes linhas da sua Regência, teríamos de investigar sobre a inevitável influência, na sua mentalidade, da orgânica social, económica e política dos países que visitou, das cidades flamengas, das Repúblicas Italianas e Veneza muito em especial, apreendidas com exactidão pela sagacidade do seu espírito. Na personalidade de D. Pedro Regente, imperou, pois, como forte energia impulsiva, o Príncipe das Sete Partidas — e ambos conjugados decidiram da superior orientação a imprimir à empresa dos Descobrimentos.

Narram as Crónicas o que foi o drama da Regência, gerado naquela mesma fraqueza de ânimo de D. Duarte que o levara já à cumplicidade no desvario de Tânger. Essa fraqueza de ânimo tornada doentia, manifestava-se agora, na previsão da morte, ao confiar o governo de uma nação inteira, na fase mais cruciante da sua reconstrução, ao cérebro por demais emotivo, particularista e estrangeirado, da Rainha sua mulher. E o irreflectido monarca, já escarmentado pela frouxidão da sua querença, reincidia agora, imbuído, no limiar da Renascença, do conceito medieval de a Nação ser coisa sua, que legasse à sua vontade. Já por Carta de 6 de Novembro de 1433, logo que se alçara ao trono, nomeara o seu irmão D. Pedro *Curador* (tutor) de D. Afonso seu herdeiro. Porque mudou?

Com razão se narra ([63]) que fora ela mesma, a Rainha, ambiciosa e ardida como boa filha de Castela, que levara o marido a subscrever a esse testamento inqualificável. Por esse infeliz documento, Portugal,

milagrosamente escapado à voracidade castelhana e duas vezes à beira de sacrificar a sua independência às mãos castelhanas, acabava, sem prévia consulta aos grandes do Reino, por ser deixado em usufruto a uma dona castelhana, «*sem ajuda de outra pessoa* — rezava o testamento — *in solido testamenteira da sua alma, tutora e curadora de seus filhos e regedora do Reino e herdeira de todo o movel*» ([64]). Era a abdicação completa de toda uma nação, que incluía quatro príncipes, grandes fidalgos e prelados, nas mãos de uma mulher e estrangeira, fiel às amizades e injunções dos seus ambiciosos irmãos espanhóis, como depois se verificou.

Mas a nação começava de se emancipar, por efeito mesmo de ter, ela só, em momentos de perigo e muitas vezes abondonada da nobreza, salvaguardado a sua independência. Exigia, cheia de razão, que a governasse, na interinidade embora, um príncipe varão e português. A morte prematura do soberano abrira a encruzilhada em que iriam esgrimir as ambições desses mesmos príncipes, grandes fidalgos e prelados, ìntimamente ambiciosos de arrancar um bocado ao saboroso bolo com que o finado mimoseava a sua esposa bem amada, por certo mais em homenagem aos seus encantos que pela confiança no seu bom senso. E assim falara para a rainha viúva o Povo, pela boca de um seu homem-bom: «*Senhora! O peso de este cargo de reger, que assi soltamente tomais, é mui grande. E por serdes mulher e ainda estrangeira, certo duvidamos que o possais sofrer*». E reivindicando com energia direitos soberanos, acrescentava: «*El-Rei Nosso Senhor, vosso marido, que santa gloria haja, vos não podia leixar este encargo de reger. Cá este poder d'emleger regedor no reino era sòmente ao reino e aos tres estados dele reservado* ([65])».

Neste singelo enunciado de conceitos muita filosofia

se encerra, informativa do problema da sucessão, mesmo em caso de mera regência. Vigoravam de recente data, na Europa Central, os princípios da *Lei Salica:* uma mulher na governança da nação era sempre um perigo, demais não sendo «*natural nem herdeira*». No seu testamento, estabelecera D. João I que após D. Duarte sucedesse no trono um seu filho ou neto, «*na maneira suso dita*» ([66]). Não seria indicação bastante para, num caso premente, não na falta física de herdeiro mas evidente inaptidão moral, ser D. Pedro, — e nunca a viúva, — chamado à regência do reino?

A decisão testamentária era pois um agravo à dignidade daqueles príncipes da «ínclita geração», filhos dum homem que brandira um punhal para libertar a nação do jugo duma mulher — e essa ao menos era portuguesa — e destes o mais agravado era sem dúvida o Infante D. Pedro, o mais velho, o mais esclarecido, o mais ponderado desses príncipes, por quem o monarca recém-falecido nutria admiração e respeito. E havia finalmente o fundamental princípio, inato na mentalidade cívica do povo português e a que os alvores da Renascença traziam o primeiro consenso, de que *o poder de eleger um rei era da competência exclusiva da Nação.*

Gaspar Dias de Landim, o serventuário Cronista que, escrevendo embora um século mais tarde, nos deixa uma pintura reveladora da mentalidade do tempo, indigna-se todo contra o «*atrevimento*» dum homem do povo falando assim à sua rainha e senhora. Todavia, ao morder repetidamente na integridade moral de D. Pedro, não se atreve a negar que «*era um príncipe mui amado dos povos e gente popular do reino*». Era-o de facto, porque do povo se aproximava e pelos seus interesses cívicos se empenhava. A sua estadia em terras britânicas e flamengas, os seus contactos nas Repúblicas Italianas, onde o

próprio autocratismo dos dirigentes tirava a sua força do sufrágio democrático, faziam a superstrutura do seu liberalismo, cuja tradição se perdera em terra hispânica. Num país de oligarquias fidalgas, D. Pedro aparecia como o primeiro príncipe democrata, visando a cercear exageros de prerrogativas, com a consequente formação duma burguesia estável. Por isso que «*toda a sua negociação era com gente popular e favorecer demasiadamente ao povo*» como indignadamente anota o seu cronista ([67]), porventura ele mesmo sugerisse ao Vicente Egas a sã doutrina do «*A nós sòmente pertenceria eleger rei se a legítima sucessão falhasse*».

A cultura do príncipe das *Sete Partidas* não ficara indiferente ao cenário social e político das mesmas *Sete Partidas* que demoradamente observara e profundamente julgara. Vivera quatro anos ìntimamente interessado em ambientes em que se assistia aos grandes movimentos pre-Renascentes, à grande viragem da História que promovia o advento dum «capitalismo comercial», já triunfante nas cidades da Flandres e nas Repúblicas Italianas por onde andara, capitalismo que por seu turno preparava o aparecimento duma *Burguesia*, econòmicamente operante e polìticamente activa. Voltando à pátria, assumindo a Regência, quase monarca eleito pelo consenso dos Três Estados, iniciaria a luta libertadora das opressoras prerrogativas sociais do medievo.

Assim nos aparece, nesta alvorada ainda crepuscular da Renascença, o princípio da soberania popular na escolha dos governantes. Eram os Três Estados que simbolizavam a Nação, seriam os Três Estados a fazer a escolha.

Por isso, a conjura contra a candidatura popular de

D. Pedro à regência do reino, conjura abençoada pelo Arcebispo semi-castelhano de Lisboa, em luta aberta contra a «*gente vil e atrevida*» do Landim, não teve êxito. Mas a Rainha apelara para o seu segundo Cunhado que, acudindo pressuroso, alvitrou: que ficasse a Regência à Cunhada com a administração da fazenda, o provimento dos cargos públicos e a tutela e educação do príncipe herdeiro; ao Conde de Arraiolos (filho do Bastardo de Barcelos) a administração da justiça; e a D. Pedro o título honorífico de *Defensor do Reino*. Isto é: se no dia seguinte a Espanha, como seria do seu interesse, voltasse ao campo da batalha do ocidente a tentar reaver o perdido, uma rainha de origem espanhola poderia bem consentir no jogo dos seus irmãos de Castela e Aragão — a quem depois recorreu contra a nação que pretendia reger — e ao pobre *Defensor* honorário, que não tinha a administração do tesouro nem o mando sobre os serventuários da nação — apenas ficaria o recurso dos dez dedos das suas mãos para repelir quaisquer tentativas dum invasor. Não agradou o plano à Rainha nem aos Fidalgos — e desagradou ao Povo. Pelo que — diz o Cronista — ficou o Autor da sugestão «*mui sentido e enfadado*».

A ambição pessoal de que é acusado o Infante D. Pedro, e que não é de excluir na norma psíquica da sua alta personalidade, resultava da consciência que tinha do seu próprio valor, ante uma nação e sobretudo uma corte em manifesto atraso de cultura. Olhando para a truculência e ambição materialista da maioria dos Fidalgos com quem lidava, a começar pelo seu próprio Irmão bastardo e a acabar pela ausência de compostura do façanhudo Arcebispo, por maior que fosse a sua modéstia, sentir-se-ia D. Pedro acima do seu meio e do seu tempo.

Uma massa de impressões, resultante duma demorada observação, trazia-lhe a consciência nítida de que nenhum dos candidatos ao governo, a começar na rainha viúva, anteporia a resolução dos complexos problemas de Estado aos seus apetites pessoais de maior riqueza e maior domínio. Assim, ao aclamar Rei uma criança de 6 anos, no momento histórico em que Portugal necessitava mais do que nunca dum pulso forte e duma mente clara que o reorganizassem e o defendessem na sua nova cristalização, D. Pedro sobejamente saberia que apenas levantava um símbolo, para não dizer um fantoche, que ficaria brincando entre o mimo das cuvilheiras e a adulação dos frades. E porque no seu foro íntimo alguma coisa lhe segredava sobre o seu próprio mérito de estadista esclarecido e activo, dos que exigem o mando, não para vantagem própria, mas para benefício de outrem, justificava aos seus próprios olhos, como legítima, a sua ambição. Possível é que admitisse que, prolongando-se a tutela do herdeiro do trono até aos 15 anos, poderia depois a sua influência estabilizar-se, ou porque houvesse moldado pela sua educação o jovem soberano ou porque continuasse influenciando o seu ânimo através da nova rainha — que seria a sua filha.

Estas ilações históricas decorrem lògicamente da análise psicológica dos factos narrados nas Crónicas e por vezes registados nos Documentos.

Se acaso este seu estado d'espírito, que todavia não cuidava de exteriorizar, naquele silêncio d'alma impenetrável de todos os orgulhosos, era suficientemente secundado pelo seu irmão D. João e por alguns poucos «doutores» que o rodeavam, e mais por aquele seu Lohengrin D. Álvaro d'Almada, esse estado de espírito permanecia totalmente incompreendido e até envenenado de ruins intenções, pelo escol de mandantes e mandatários a quem se afigurava de primeira necessidade derrubar o

competidor que, para vergonha da sua estirpe, apoiava a sua ambição nos *atrevimentos da gente baixa*. (Landim).

Evidentemente um governo bicéfalo, dum homem superior apoiado pela nação e duma mulher ambiciosa manobrada por uma facção egoísta, tornar-se-ia insustentável (*).

Para tirar D. Pedro do beco em que o encurralara a arbitragem, o Infante D. João foi direito à Rainha dizer-lhe: «*que não lhe parecia bem entremeter-se ela com os negócios de governo*». E acrescenta o mesmo Cronista, fugindo-lhe a boca para a verdade: «*As materias que se haviam de despachar com homens sabios e prudentes, despachavam-se com mulheres fracas e de pouco saber e assim vinha a acontecer que homens benemeritos, que mereciam os cargos, não eram ouvidos nem despachados por não terem no Paço mulher que por eles intercedesse ou as não obrigavam com dadivas*». Mas isto — acrescenta o Landim sempre subserviente — eram calúnias.

Perante os movimentos populares de Lisboa, numa última tentativa de apaziguamento, D. Pedro dirigiu-se à Rainha sua cunhada a propor-lhe uma combinação honrosa, mas ante a sua recusa, cortou cerce: «*Porfim lhe disse que até então o tivera por si como ela queria, mas que d'ahi por diante o tomaria como o achasse*».

A proclamação da Câmara de Lisboa em reunião magna outorgando a Regência a D. Pedro, contrariou a Rainha, que ameaçou veladamente com a guerra, à qual instigaria os seus irmãos de Aragão e Castela. E não satisfez o Infante D. Henrique que, com certa razão legalista, lhe negou validade, exigindo, com o Irmão de Barcelos D. Afonso, a reunião das Cortes Gerais, ao mesmo tempo que lògicamente incitavam a Rainha a não reconhecer o acto popular. Debalde se teria esforçado o Infante D. João por convencer D. Henrique. «*Pediu e rogou* — diz o Cronista — *com muita instância, mas foi repreendido*». Talvez por que reconhecesse em consciência a ilegalidade do processo camarário, embora no seu íntimo ambicionasse o mando, sincera ou fingidadmente, D. Pedro obstinava-se em recusar a Regência, pelo que os historiógrafos do nosso tempo, com algum simplismo, o apodam de hipócrita. Todos concordaram em apelar para as Cortes Gerais, excepto a Rainha e o seu Arcebispo. E das Cortes se obteve a confirmação do cargo.

Escreve Ruy de Pina e confirma-o Gaspar de Landim, que: «*O Conde de Barcelos, como quer que assinou este Regimento, não foi porem delle satisfeito, como homem que para acrescentar, por qualquer maneira, seu nome e proveito, teve sempre grande cuidado*».

O jovem que o Mestre de Avis, nos seus folgares de *Fronteiro*, filhara numa moça de Veiros, vivera escondidamente no seu burgo ignorado, onde o avô vilão, de desgosto, deixara crescer as barbas, merecendo por isso da crónica a alcunha de *Barbadão*. Porque o tinha de recatar da sua corte brilhante, onde já luziam como asteroides os filhos legítimos havidos da inglesa, criara-se no ânimo do Rei, ele mesmo bastardo do *Justiceiro*, uma certa afeição compassiva por esse filho mais velho e precisamente o mais português de todos ([88]).

Faltariam pois ao Bastardo aqueles predicados de cortezania e etiqueta palacianas que modelam o espírito na infância e temperam os impulsivismos da índole fragueira. Crescera à solta nos montados, ao contacto das paixões populares, tornando-se assim, por ímpeto san-

(*) O povo de Lisboa, com os delegados do Porto e Coimbra, exigiu a Regência para D. Pedro: «*Era grande abatimento e descredito seu deles haver no Reino quatro Irmãos d'El-Rei e consentirem que uma mulher estrangeira, que não tinha direito algum, neles governasse*» (Gaspar Landim).

guinoso e contágio educativo, ambicioso, truculento e por vezes pérfido. E subindo agora, lenta e silenciosamente, os degraus da Corte, que decididamente o não seduzia, e onde, a despeito da sua primogenitura, o relegavam ao último lugar, nem Duque nem Cavaleiro, o neto do *Barbadão* roía os seus rancores, as suas pequeninas invejas, esmagando-as todas nas anfractuosidades do coração pela força dissimuladora da sua vontade.

Atrás de tempos, tempos vêm. O Pai, no empenho de lhe fazer a vida aprazível, fizera dele Conde de Barcelos, o que pouco ou nada acrescentara ao seu feitio. Continuava com a alma devastada por aquele mortificante complexo de bastardia, nada beneficiado em ser Conde, quando os irmãos mais novos, pelo facto da sua legitimidade, eram Duques, os primeiros que havia em Portugal, copiados da esplendorosa corte britânica, à qual por direito do sangue materno pertenciam. O seu sangue materno não provinha duma Plantageneta, mas da filha pecadora dum vilão alentejano.

Então o Pai imaginou compensá-lo doutra guisa: fá-lo-ia barão, na impossibilidade de o fazer príncipe, como os outros da sua inclita geração. Pensou no Condestável que, por ter salvo a independência da pátria com a força do seu braço, se apropriara dum vasto e rico domínio territorial — e tinha uma filha. Entenderam-se os dois velhos amigos, e o Condestável, agarrado ao muito que tinha do seu, concordou em tomar por genro o Bastardo do Rei. Mas à cautela exigiu contrato nupcial com separação de bens, talvez porque algo soubesse do feitio do seu ilustre candidato a genro ([69]).

Estes desígnios da benemerência paterna tornaram o Bastardo rico, poderoso — e insaciável. A morte do rei seu irmão e a posição que assumira a real viúva, abriam-lhe súbitas possibilidades de maior acréscimo de

poderío e riqueza. Não o contentaria muito a Regência da cunhada castelhana, mas menos lhe agradava a do irmão mais novo do que ele, o «ingrês», sobranceiro do alto da sua cultura e das suas viagens. Esse era o que passara logo a mandar como no uso dum direito, ainda quente o cadáver do rei, como fora dos primeiros a velar o cadáver do pai e a seguir nos seus funerais, como aparecia primeiro em tudo, não pelo direito sagrado da primogenitura mas pelo anti-natural da legitimidade, a despeito de ser ele, Conde de Barcelos, mais velho, mais poderoso, mais português e porventura mais amado do pai comum. Também correra o mundo, porque em 1405 acompanhara à Inglaterra sua meia-irmã D. Brites a casar com o Conde de Arundel, seguindo daí à sua conhecida peregrinação à Terra Santa. Embarcara em Veneza onde também fora festivamente recebido, e onde negociara as amplas concessões de D. João I aos navegantes venezianos, concessões que por seu turno motivariam o esplendor da recepção dispensada, 22 anos depois, a D. Pedro.

E naquela natural reacção do seu complexo, começou por se aliar à Cunhada para derrubar o Irmão, e depois se veria...

Para principiar, exigiu o casamento da sua neta com o herdeiro do trono. Mas a Rainha, obedecendo à indicação do marido, dera já o alvará da promessa a D. Pedro, que também tinha uma filha. Respondeu-lhe que não podia voltar atrás, mas fosse ele Conde, pedir a devolução do alvará. O Conde foi, e melhor que nós o faríamos, narra o Cronista:

— «*Senhor! A senhora Rainha vos manda dizer que vos tem dado um alvará. E este caso não deverá passar sem acordo dos principais do reino a quem também toca.*

E porque não é nem pode nisso entender, vos roga que lhe mandeis o alvará».

Serenamente respondeu D. Pedro:

— *«Se eu quisesse, justa e honestamente poderia denegar à Rainha a entrega do alvará. Porque não sei como o que por El-Rei meu Senhor e Irmão me foi outorgado e por ela a mim lembrado, requerido e outorgado, se me pode revogar sem causa. Por isso, porque não pareça que eu por força quero o que com razão me devia ser dado, dai a Sua Senhoria o alvará — e irá roto, em testemunho da quebra da sua verdade, que me quebrou».*

E tirando o alvará do cofre, na cara lho rasgou e assim rasgado em pedaços lho deu. O Bastardo recolheu, calado, a afronta na caixinha do seu ódio, para lha fazer pagar um dia...

Será talvez descabida ou supérflua a reedição destes e outros pormenores de que estão prenhes as Crónicas. Mas entendemos que à compreensão do xadrez importaria que as pedras estivessem todas em seu lugar. Nenhuma é dispensável, a começar por aquelas que remontam à origem psicológica dos singulares e por vezes ilógicos acontecimentos.

Aquela pobre mulher e Rainha, a quem o apetite do mando turvava o espírito, joguete nas mãos de barões ambiciosos, procurava por vezes acomodar-se com o cunhado, mas outras vezes repelia-o, numa versatilidade bem feminina que os seus amigos dos diabos exploravam à vontade.

Retirou-se para o Crato, fiada no *Priol* mais leal à sua ama que à sua pátria, onde estaria mais perto de Castela e donde poderia mais fàcilmente instigar à guerra os seus irmãos castelhano e aragonês, enquanto o Bastardo, contra o pensar de D. Henrique, conluiava-se pelo Norte com os barões espanhóis. Não contara

porém com a enigmática figura de D. João II de Castela. E não contara sobretudo com a sagacidade de D. Pedro, amadurecida nas escolas italianas. Crato foi assaltada, o *Priol* vergou o joelho e a Rainha escapou-se para Castela, donde, vítima dos seus maus conselheiros, continuou repelindo todas as ofertas e onde, tendo vivido o resto da sua vida da caridade duma dama, por fim morreu. Frequentemente lhe escrevera D. Pedro que se libertasse daquela angustiosa obcessão do mando total. Prometia-lhe respeito, obediência e até um viver em comum para que não se afastasse do filho. Mas não se conformava esse coração feminino com o papel de simples *douairiére*, e, no ponto a que as coisas haviam chegado, já a sua vontade era um farrapo espedaçado pela desmedida ambição dos seus conselheiros. Mentem tão despejadamente os Cronistas, de resto concordes entre si, tanto os que aplaudem como os que censuram?

Na corte castelhana onde se refugiara à busca de auxílio, falara-lhe franco o fidalgo espanhol Conde de Haro: *«É primeiramente Vossa Alteza mui mal aconselhada em pretender governar o reino de Portugal contra a vontade do reino e have-lo por via de guerra tirando-o ao Infante seu Cunhado, pois é notorio que todo aquele reino o ama em grande maneira».* Morta a Rainha ao abandono em Toledo, o Regente sentiu despertar a sua fibra de criador, lançando-se à sua grande obra de renovação nacional. Dos dois Infantes, D. João falecera, com profundo desgosto do Povo, e do seu Regente que por tal motivo adoeceu. O *Navegador*, obtidos os alvarás das concessões necessárias, pensava na edificação dos seus Paços de Tomar e da sua Vila do Cabo de Trasfalmenar (Sagres). O Regente dera-lhe mão forte no traçar do caminho que os mareantes haveriam de seguir em rotina proveitosa. O Conde de Barcelos, convicto que o

seu Irmão, Regente e adversário, ganhara o que hoje diríamos o primeiro *round*, e amansado pelos filhos que o chamavam à razão, decidiu reconciliar-se. Ele e D. Pedro caíram nos braços um do outro. «*E posto que entre o Conde e o Regente havia ódios mui verdadeiros, se abraçavam a cada passo com palavras fingidas de tanto amor e cortesia que pareceu que um não estimava nem desejava mais bem que a vida do outro*» ([70]).

É que por essa altura morrera sem herdeiro, no seu Castelo do Outeiro de Miranda, o último Duque de Bragança, deixando vagos o ducado, o castelo e as terras rendosas do seu senhorio. Quem dirá que o Bastardo não previra tudo quando «caíra nos braços» do seu Irmão Regente, deixando ao desamparo em Zamora a Cunhada? O certo é que pediu a D. Pedro o ducado, que este de boamente lhe deu, tentando aquietar assim o chacal esfomeado e arredá-lo para longe do seu redil.

Em Janeiro de 1446 o herdeiro do trono completou 14 anos. Criança educada em ambiente pouco propício à disciplina do espírito, o Regimento do Reino *(Foro de Espanha)* era imperativo e o Regente cuidou de obedecer ao Regimento: reuniu as Cortes Gerais e delegou na retórica empolada do Mangaancha o bill de indemnidade à política que seguira. No fim, o pequeno Rei, cercado dos grandes do Reino, em face daquele severo Tio,: «*lhe pediu que mandasse e fizesse em seu nome o que dantes fazia, porque receava de per si só, sem sua ajuda ou doutrém, não poder com tamanho cargo*» ([71]).

Se de facto assim falou, repetiu uma lição ensinada, talvez pelo próprio a quem se dirigia. Porventura estivessem todos de acordo que 14 anos era pouca idade para se governar um reino, com uma inteligência de si pouco brilhante, e que bem governado parecia por quem agora

o governava. Seja como for, infere-se que estavam ainda altos os créditos do Regente, obedecido pelo príncipe herdeiro, acatado pela corte, respeitado pela nação legalmente disciplinada, socialmente evoluída, e econòmicamente fomentada. Uma nova era parecia dever-se iniciar no curso da história de Portugal. Resolveu-se que o reisinho casasse, tivesse a sua Casa e aguardasse, emprestando a sua assinatura às *Ordenações* do seu Tio e *Regedor*, até que a maioridade dos 18 anos lhe desse a plenitude do mando. Aos 11 de Junho de 1448, ele mesmo D. Afonso V, se acaso tinha capacidade mental para tanto, publíca a Carta Régia com alto elogio à acção do seu Tutor e Regente pela: «*boa governança, sabedoria e discrição e mui grandes trabalhos assi corporais como do espírito*» e pelo «*bom assocego, paz e concórdia que estabeleceu no reino*». E sobretudo promete que «*nunca demandará do dito Infante nem seus herdeiros ou sucessores, nem consentirá que eles sejam molestados, inquietados em juízo ou fora dele*» ([72]). Não escaparão os detractores antigos ou modernos do Infante D. Pedro ao dilema de julgar que, ou o Rei não sabia o que assinava, ou, se sabia, tornara-se ao depois em simples joguete dos inimigos do mesmo seu Tio e Tutor.

Bem certo é, todavia, como o assevera o insuspeito Landim, que o Rei não tinha nem podia ter «*idade e saber para se governar por seu arbitrio*». Em resposta a uma Carta Régia da sua assinatura que desagradara a Eugénio IV, comenta de Florença o Pontífice: «que a culpa não é do rei, *porque a sua idade não lhe consente saber estas coisas*» ([73]). Tornara-se pois, de facto, em joguete eminentemente manobrável, a quem alguns historiadores modernos, com inexplicável falta de visão, atribuem a responsabilidade de intenções que não teve e de resoluções que foi coagido a tomar.

PAIXÃO E MORTE DE D. PEDRO

Em 1443, após a morte do Infante D. João, o Conde de Ourém pediu a D. Pedro o cargo de Condestável do Reino. Eram de considerar as suas razões: que o título, honra e senhorio pertencera a Nuno Álvares Pereira, de quem ele, Conde de Ourém, era agora o legítimo representante. Que portanto a ele só, Conde de Ourém, pertenciam aqueles título, honra e senhorio.

D. Pedro antecipara-se em fazer Condestável do Reino o seu próprio filho e homónimo, D. Pedro, talento literário precoce, cavaleiro audaz e galante, que foi mais tarde o efémero Rei de Aragão e autor da emocionante *Tragedia de la Reyna Isabel*. Ao pedido formal do sobrinho, a resposta do Regente foi capciosa e fraca: que o cargo de Condestável já o dera ao seu filho, mas se havia uma doação autêntica a favor dele, Conde de Ourém, que lha mostrasse e então lha guardaria. Que já lhe dera o ducado de Bragança, por via de seu pai que estava velho, de quem em breve o herdaria.

Antepusera o Regente o seu coração de pai ao seu dever de governante? Como estadista deveria compreender que se arriscava a acrescentar um inimigo peçonhento à lista, não pequena, dos seus adversários, momentâneamente vencidos mas não convencidos. Como

era de esperar em tais tempos e de tais homens, o Conde de Ourém «*tamanho descontentamento e agravo mostrou que nunca depois quiz vir à casa e menos à corte d'El-Rei, enquanto ele* (D. Pedro) *regeu*» (74). Aliado ao pai, o Conde de Ourém reavivou o rancor do velho ambicioso e mau, e traçaram os dois, com o arcebispo ferido pela sua destituição e expulsão, um plano perverso para segura destruição do inimigo comum. «*Este odio do Conde Ourem* — diz o cronista — *foi a causa principal da morte e da destruição do Infante D. Pedro* (75). O Regente assinara, de facto, a sua própria sentença na hora em que recusara ao sobrinho Ourém a mercê pedida — tal o conceito unânime dos cronistas destes acontecimentos e o que lògicamente decorre da coordenação dos factos.

O Bragança teve artes de mandar ao pequeno rei, seu sobrinho, por um certo Gonçalo Pereira, dessas figuras coleantes que se esgueiram estravasando peçonha por onde passam, uns «*apontamentos em forma de conselho em que o persuadia que governasse seus reinos e não andasse sugeito ao Infante D. Pedro, pois lhe dera Deus tão perfeito juizo e entendimento que podia governar outros estados muito maiores*» (76). Repetia-se a velha fábula do corvo e da raposa. O corvozinho, muito inchado, hàbilmente manobrado pelos frades e as cuvilheiras da sua roda, buscando apoio no duque e no arcebispo, alçou-se nos bicos dos pés e, inesperadamente, «*requereu ao Infante D. Pedro que lhe leixasse livremente o regimento, porque sem outrem queria reger.*» Tinha 15 anos.

Alguns escritores contemporâneos, ao atribuirem a D. Pedro a pérfida intenção de se apoderar do trono, tirando a vida ao sobrinho, não reflectiram que este seria o momento escolhido para levar a cabo a perfídia. Tinha o poder na mão, dispunha da vontade popular,

dos recursos do reino, do apoio estrangeiro, da fraqueza dos adversários que só intrigavam nos lôbregos corredores das alcáçovas e, mais que tudo, o servilismo dos barões aquietados com prebendas. Se esta ocasião se perdesse jamais lograria outra mais azada, e isto a sua experiência lho diria. Nem mesmo se considerou que D. Pedro se apressara a proclamar o Infante D. Fernando, menor de 5 anos, herdeiro presuntivo do trono, cortando assim cerce as suas próprias possibilidades (*). A sua mesma experiência lhe diria, ao contrário, que ante uma criança de fraca inteligência, tornada joguete da vilania, só poderia lutar com armas da mesma forma indignas do seu orgulho. Entregou a governança sem hesitar, abandonando as rédeas da nação às mãos duma criança, que certo iria tornar-se um instrumento da facção adversa que não recuaria ante nenhum estratagema para vibrar, no seu temido adversário, o golpe de misericórdia. Mas a crítica histórica dirá por seu turno que essa pronta renúncia de D. Pedro, filha do seu orgulho individualista, resultou altamente prejudicial aos interesses da nação e ao curso da sua história civilizada.

Aliados o Arcebispo de Lisboa e o Duque de Bragança, faziam repetir em todos os diapasões nas alcovas reais que «*quem o trouxera tão sugeito, perseguira sua mãe e se não dera por satisfeito com menos que com lhe tirar a vida, depois de lhe ter tirado o remedio para ela.*» Naquele cérebro infantil, que a história refere ter sido até à velhice eminentemente sugestionável, um com-

(*) Há quem fora de toda a realidade documental e da crítica científica, classifique D. Pedro de «*touriste das Sete Partidas do Mundo, sibarita ambicioso, dissimulado, tortuoso e hipocrita, democrata elegante cujas negociações eram todas com gente popular*».

plexo de aversão sentimental, hàbilmente explorado, fazia encarar o Regente «*mais com temor que amor*», substracto que a trindade resabiada e vingativa, triunfando num reino já à deriva, explorava a fundo.

Então o Conde de Ourém concebeu um golpe de mestre: meteu na câmara do juvenil monarca um Berredo, que em Roma aprendera a arte dos venenos subtis e que o próprio D. Pedro trouxera de Itália e acalentava em sua casa sem lhe suspeitar a alma viperina. O Berredo compreendera que os créditos do Regente desciam em plano inclinado e subiam os do Ourém e, com o ar muito contrito, como quem sabe muita coisa e não quer dizer tudo, foi segredar na alcova real: que el-rei tivesse muita cautela, que o Regente queria o trono para si e a vida de el-rei corria muito perigo. «*E o que dizia a El-Rei não era como imigo nem desservidor do Infante, de quem recebia honra e mercê, mas porque era portugues leal a El-Rei, a quem mais devia*».

Transtornada e aflita, a real criança atira-se para os braços de quem considera, nesse momento, o seu maior amigo. Quem? O Conde de Ourém. E no conselho do Conde encontra o remédio à sua aflição. Qual? Sacudir para longe esse tio ambicioso e mau, que o quer perder, talvez matar, para lhe roubar o trono. O efeito da intriga define-a admiràvelmente o insuspeito Landim ([77]).

A nova do banimento corre veloz pelos corredores do Paço, ecoa cá fora. O Bragança mais o Ourém gisam o seu plano: começar pela destituição, expulsão e confiscação de bens, de todos os amigos, partidários, simples aderentes ou meros beneficiados do príncipe agora apresentado, com alto rufo de tambores, como personagem execrada e tombada, que se tornava necessário destruir de todo. O trabalho é arteiramente executado da periferia para o centro. Todos os áulicos de D. Pedro são sis-

temàticamente substituídos pelos áulicos da rainha morta e agora pelos numerosos áulicos do Bragança. Tudo se faz «*por ordem do Duque e de seu filho o Conde de Ourem*» — afirma com soberba segurança o serviçal escriba.

Os que regressavam de Castela, providos em rendosos cargos, contavam, perante o jovem rei, os piores horrores que a santa rainha sua mãe padecera desse negregado Regente, que lhe reservava sorte igual a ele, rei tão poderoso. Houvesse sua alteza cuidado, porque muitos eram ainda os agentes de D. Pedro em cargos públicos, que seria prudente destituir de todas as mercês e acrescentamentos e estes concedidos a quem melhor servisse e defendesse a vida de sua alteza... «*Soavam tanto estas exclamações nos ouvidos do moço rei* — acrescenta o cronista — *que ainda que o quisera o não podia esquecer porque cada dia vinham de noite à corte muitos os quais com semelhantes lembranças refrescavam na mente d'El-Rei aquelas coisas e outras com que procuravam chegar o Infante à ultima perdição, e não se enganavam, porque se foi criando no intimo d'El-Rei contra elle um desejo de o destruir.*»

Era de facto assim? A destruição sistemática ordenada, após Alfarrobeira, de toda a documentação respeitante à pessoa e à obra do Infante D. Pedro, não nos permite uma reconstituição, mesmo aproximada, dos seus actos de regência. Tem por isso valor o precioso testemunho do Landim, de quem, por insuspeito, nos temos socorrido. Mas, num preito iniludível à justiça, acrescenta o mesmo Landim: «*Todas as coisas que o Infante ordenou eram fundadas em um certo zelo do seu serviço do bem comum e proveito da coroa e tudo fora com o parecer dos mais Infantes.*

Havia no escol dos cortesãos quem conservasse pelo

infeliz Regente destituído, um resto de generosa estima, e tal era o Conde de Arraiolos, filho também do Duque de Bragança, que se afastara da corte, porventura enfadado com o espectáculo das suas misérias. A este sobrinho, sobre todos estimado, escreve D. Pedro uma grande carta de desabafo, em que avulta a grandeza do seu ânimo na perseguição que lhe era movida ([78]):

«Que muitos o informarão, de desvairadas maneiras, segundo suas paixões, mostrando caberem-lhe as culpas dos odiosos acontecimentos. Que julgue desses acontecimentos desapaixonadamente, «*em serviço de Deus e de El-Rei meu Senhor*». Não voltará aos seus actos do passado e da forma como, pospondo os seus interesses, manteve com justiça o proveito e o interesse da Nação. «*Prouvesse a Deus que todos os do Reino, em especial El-Rei meu Senhor, houvessem assim comprido conhecimento dos meus serviços e trabalhos. Eu seria assás contente e não me dariam o galardão que me dão*».

«Que por manter o regimento criou descontentes, uns com inveja, outros porque não obtinham satisfação ao que requeriam. E se o não obtinham é porque Ele (Infante) mais não podia. E posto que dele recebessem mercês, acrescentamentos, honras e dignidades, assás lhe foram e são ingratos, buscando contra Ele quanto mal, quanta deshonra puderam.»

«Que para lhe tirarem o regimento buscaram todas as falsidades, mentindo, indispondo El-Rei com falsos testemunhos e suspeitas, e convencendo-o de que Ele nunca lhe entregaria o regimento do reino. De facto, Ele dissera em Evora, referindo-se aos intrigantes, que tinha o regimento da mão d'El-Rei seu Senhor, e quando quizesse lho deixaria livre, com muito boa vontade, mas não por intrigas dos que afirmavam o contrario. Mas

para melhor convencerem o Rei, retorciam e adulteravam as suas palavras.»

«Que tanto trabalharam os que o desamavam, que fizeram com que o Rei lhe requeresse o regimento do reino. E ficou concertado que o Rei tomasse mulher e casa e Ele (Infante) lhe entregasse o governo, com aquelas solenidades que em tal caso se requeriam. Todavia, não contentes os seus inimigos, em Santarem continuaram a intriga, dando-lhe a entender, ao Rei, que não se devia de modo nenhum fiar d'Ele (Infante), distinguindo-se nisto o Arcebispo de Lisboa, que «*acrescentou outras coisas contra mim e meu estado e honra*».

«*Em tal maneira combateram o dito Senhor que o houveram de mudar do seu proposito. Que de mim devia de ter suspeita e que não devia confiar de mim. E o dito Senhor, por suas importunidades e continuados requerimentos, houve de consentir ao que lhe requereram*».

«*Um dia disse-me que a sua vontade era de reger os seus reinos. E vendo seu requerimento, como quer que bem conhecesse que era fundado em novo conselho, e não com aquele resguardo que acerca da minha honra se devia ter, como aquele que de mui leal e verdadeiro amor sempre o amei, lhe respondi que era mui ledo de cumprir o seu requerimento e que logo seria prestes de lho entregar*».

«Que vendo como o Rei se movia assim por suspeitas, lhe requereu que antecipasse as festas do casamento com a Rainha sua Filha e assumisse o governo da nação, e o Rei concordou. Mas continuaram alimentando as suspeitas e aconselhando o Rei a que não casasse enquanto não fosse entregue do regimento. E como Ele (Infante) nunca de cautelas maliciosas ou de enganos usou, disse-lhe que era contente e lhe pôs nas mãos o regimento».

«Que imediatamente o Duque de Bragança correu de

Chaves à cidade do Porto, tendo nela homens d'armas escondidos, e expulsando dela os seus, como se foram malfeitores. E o mesmo fez em Guimarães e Ponte de Lima, derrubando as casas de Lionel de Lima por ser seu servidor, como se fossem dum traidor. Que assim mandou prender João Soares de Paiva, seu Cavaleiro, assás deshonradamente».

«Que o Conde de Ourém e seus aulicos fizeram com que El-Rei lhes fosse falar a Torres Novas, convencendo-o de que Ele (Infante) lhe não entregaria o governo e outras cousas assás deshonestas. «*E assim fizeram que lhes prometesse que como chegasse a Santarem que logo me mandasse que saisse da sua Côrte*».

«Que cuidando que Ele oporia resistencia, mandara vir vassalos armados aquela noite a Santarem, mas antes que o Rei mandasse, «*eu lhe pedi licença para me vir para minhas terras. E como eu fui fora da Côrte do dito Senhor, logo se vieram a ela Vosso Irmão e o Conde D. Sancho e o Arcebispo de Lisboa e começaram de mostrar a causa por que se moveram a isto procurar: o seu interesse e a destruição minha e dos meus*».

«Que para Ele não obter as armas de Lisboa que lhe eram necesarias, proibiram que tais armas saissem da Cidade e não se vendessem, mas isto foi apenas quanto a sua pessoa, porque outras as compravam e traziam. E a dois escudeiros da sua casa foram tomados os arnezes e dados a outrem, como se fosem de inimigos».

«Que avivando mais ainda as suspeitas contra Ele no espirito do Rei, tiraram todos os oficios aos seus, lançando fóra os seus criados, em todo o reino, com muita infamia».

«Que usaram de perseguições em Vilas e Cidades, expulsando dos oficios os seus partidarios e substituindo-os pelos do Duque (de Bragança). Que se fizeram

inquirições e devassas, «*perguntando-se se sabiam quem fizera a peçonha com que mataram El-Rei D. Duarte e o Infante D. João e a Rainha D. Leonor, e tudo isto contra mim*».

«Que quando o Infante D. Henrique veio à Côrte e leu as inquirições, El-Rei lhe disse que as não mandara tirar nem faria obra por elas. E todavia, por elas prenderam muita gente sua, fazendo-a julgar pelo Doutor Ruy Fernandes, seu inimigo capital».

«Que foi dada ordem a fidalgos seus amigos que o não visitassem e a outros que lhe não falassem. Que foi anulada a maior parte das cousas por Ele feitas e ordenadas, «*fazendo muitas vezes quebrantar a sua fé real e as cartas, sinais e selos*».

«Que ordenaram depois um documento de *concordia* entre Ele e o Duque de Bragança, que o Rei assinou e lhe enviou por dois homens que o desamavam, com manifesto intuito de o humilhar. E todavia, para obedecer, ainda que fosse grande abatimento da sua honra, assinou, mas nem porisso houve mais socego».

«Que para lhe fazerem deshonra tiraram o Castelo de Lisboa ao Conde d'Avránches, o qual tinha feito grandes serviços ao Reino. «*Deram-lhe por eles em especial e pelo que agora fez em Ceuta, o galardão que dão a mim de meus serviços e trabalhos*».

«Que trabalharam e trabalham quanto podem para criar atritos entre El-Rei e Ele, fazendo com que El-Rei tome suspeitas para desse modo serem eles a lucrar. Fizeram-no mudar da sua boa natureza e inclinal-o aos seus malevolos propositos. E por que não podem movel-o com verdade, atacam com falsos testemunhos».

«Que trabalhou muitas veses por enviar a El-Rei mensageiros com suas credenciais, notificando-o cumpridamente de tudo, e justificando-se aos olhos de Deus

e do mundo. Pediu-lhe que por mercê tranquilisasse o seu espirito, «*e não obrasse sem razão contra mim e os meus, afirmando-lhe quanto era seu leal servidor e como não tinha quem tão verdadeiramente o amasse como eu, nem quem tão grandemente e tão lealmente o servisse*».

«Que El-Rei lhe mandou dizer pelo seu proprio confessor que «*se eu quizesse emendar, que tudo se faria como eu quizesse*». Mandou-lhe perguntar por mercê o que queria que fizesse. Tudo o que fosse digno dele, Ele o faria. Mas nenhuma resposta lhe foi dada. *E disto vos rogo em especial que me ajais resposta do dito Senhor.*

Para conclusão, muito amado sobrinho, eu vos peço e encomendo que pelo amor que me tendes e eu a vós, que vos praza trabalhar pelo bom socego deste reino, não consentindo ser enganado por temor ou favor, segundo muito agora fazem. E sede certo que havereis por elo bom galardão de Deus e eu da minha parte vol-o agradecerei como é razão».

«*Escrita em Coimbra, a 30 de dezembro de 1448.*

INFANTE DOM PEDRO

O conflito girava aparentemente à roda de uma passagem que o Duque de Bragança teimava em forçar, pelas terras do Infante que a tinha por humilhante do seu brio e dos preceitos de boa cavalaria.

Verificando a rapidez com que os seus inimigos, levando à frente como um panal o jovem e perturbado monarca de 15 anos, cavavam o fosso para onde o atirassem destruído de todo, D. Pedro pretende contraminar a campanha, desfazendo os enredos, clareando as incompreensões, explicando-se. Há evidentemente um equívoco entre a sua mentalidade de civilizado, de *inadaptado*, como bem o classificam ([78]), e a dos seus adversários. Escreve por isso a D. Henrique, o único que lhe restava do seu sangue e da sua gloriosa geração, na esperança de que o compreenda, influa no ânimo perturbado do monarca e atalhe à progressão do mal.

Já num conselho efectuado na Corte se tinham bolsado as maiores injúrias contra D. Pedro. Compreendendo, com a sua fina inteligência, que os detractores visavam, na pessoa do irmão, todos os filhos legítimos do Mestre de Avis, D. Henrique tentara reagir. Acorrera depois, do Algarve onde se achava, à Alcáçova Real, e «*por bom espaço*», pretendera convencer o Rei dos seus destemperos. E quais estes poderiam ser na mentalidade obsecada, fortemente pervertida, duma criança de 16 anos, compreende-se perfeitamente. Diz o Cronista que o Rei o tratara desabridamente, porque o tinham persuadido que D. Henrique participara na suposta «crueldade» havida para com a Rainha sua mãe. «*Pelo que El-Rei lhe não estava afeiçoado*», comenta Ruy de Pina. Evidentemente outra e hábil manobra adversa para inutilizar qualquer tentativa de apaziguamento. Decerto por isso, receoso que o tomassem como solidário com o Irmão destituído, D. Henrique mandou o Bispo de Ceuta, homem prudente, convidá-lo a submeter-se. A resposta de D. Pedro a esse convite do irmão que tanto estimava, não podia ser outra:

«*A vinda do Duque não tinha outro intento que deshonral-o e aniquilal-o, que se ele quisera vir como irmão e amigo, como muitas vezes passara, o receberia como tal, mas que doutro modo* (isto é: com acompanhamento de gente armada em pé de guerra) *tinha determinado de o não consentir*».

«*Ouvida esta resposta* — continúa o Cronista — *D. Henrique o deu por acabado*». E porventura pressentindo a tormenta prestes à desencadear-se, não se recolheu ao seu refúgio do Algarve, como erradamente escreve Oliveira Martins, mas sim: «*Suposto que por vezes lhe tinha mandado dizer* (a D. Pedro) *que se iria ver com ele em Penela, o não quiz fazer para não cair na desgraça d'El-Rei. E se partiu logo para Santarem onde El-Rei estava. O que sabido pelo Infante D. Pedro, o sentiu muito, por não ter outra pessoa de quem se valer*».

Tais seriam os factos, e fica à inteligência do leitor atribuir-lhes hoje, cinco séculos decorridos, qualquer coeficiente de veracidade, e nem se torna necessário perfilhar os comentários severos de Pina ou Duarte Nunes de Leão.

Respondendo de alto aos que, ainda no seu tempo, porventura estranhassem a atitude do Infante de Sagres, escreve Landim: «*O Infante D. Henrique procedeu como prudente e leal vassalo, e erraram notavelmente os que lhe quizeram dar em culpa dar-lhe de mão* (a D. Pedro) *ou desamparal-o. Mas não somente acertara no que fizera, mas à lei de bom vassalo e tio d'El-Rei tinha obrigação de assim fazer*».

Os incidentes dramáticos multiplicavam-se, em escala geométrica, à volta de um monarca irresponsável pela sua idade e joguete de rancorosas ambições de mando.

Entre um barão que a Crónica apresenta como desprovido de escrúpulos e outro que por escrúpulos de honra de cavaleiro pautava os seus gestos, interpunha-se um monarca fortemente sugestionado a opor-se ao seu Regente, Tio e Sogro, que passara a infância vergado à tutela desse Tio, e hoje, já no trono, adulado, sem dar fé que o veneno da intriga se lhe infiltrava na alma,

lògicamente reagia, pretendendo reduzi-lo à mais cega obediência.

Não importa saber que os melhores nomes da nobreza independente e altiva se encontravam em Coimbra à volta do seu Duque e Regente. A esses Fidalgos, que o aconselhavam «*que não devia ir contra El-Rei, mas que tambem não convinha à sua honra esperar cêrco como Cavaleiro da Garrotea que era, tão obstinados que não houve algum que o desamparasse*» ([81]), a esses fidalgos, seus companheiros fiéis, alguns seus escudeiros e serventuários nas longas peregrinações ao Levante, respondia D. Pedro, dissimulando sua paixão e tristeza: «*Destes agravos e perseguições primeiramente me queixo a Deus e depois à real Casa de Portugal em que nasci e me criei e assim à Casa de Inglaterra em que de sangue tanta parte tenho. Direi que neste caso a minha tenção é tomar por melhor, mais honra e mais descanço — a morte. Porque Deus nunca queira que eu, que com tanta honra uma vez sai dos meus reinos, haja de andar sobre a minha velhice, pedindo esmolas, com muito trabalho e grande deshonra minha*».

Lembrar-lhe-iam naquele amargurado instante em que «alevantando os olhos para o ceu, os enchia de lagrimas», as incomparáveis honrarias que o tinham aureolado nas suas viagens, a Corte do Imperador, o convés do *Bucentauro* de Veneza no cortejo triunfal das gôndolas engalanadas, entre as margens profusamente iluminadas do *Canal Grande*, a *giostra* de gala no Palácio dos Medicis de Florença, a bênção sorridente do Santo Padre na Sala do Trono de S. João Lateranense, o seu casamento na Corte Aragonesa, glorificações de tão alto quilate — para acabar às mãos de um bastardo impiedoso que puxava os cordelinhos a um boneco coroado. Por isso termina num último brado de orgulho:

«Meu primeiro movimento é neste mesmo dia partir daqui e os ir buscar e esperar no campo e pedir a Deus e a El-Rei meu Senhor justiça e vingança de quem tão sem razão tanto dano e perda me tem feito. E quando se por meus pecados assi não seguir, contentar-me-hei acabar como cavaleiro» ([82]).

Da luta travada na planície da Alfarrobeira, não interessa mais que saber-se que D. Pedro e o seu irmão de armas D. Alvaro de Almada esgrimiram até cair mortos e assim cumpriram seu juramento de honra. Do campo adverso saíra um cavaleiro — nota o Cronista — a dirigir os maiores insultos a D. Pedro e a quem este, num tremendo acesso de ira, espancou até à morte. Verificou-se que o autor da torpeza era um certo Pero de Castro, Cavaleiro da Casa do Infante D. Henrique. Nesse campo adverso buscou-se um besteiro vilão, *«bem conhecido e havido por assás destro»* ([83]), que despejasse o arcabuz sobre o Príncipe odiado, que logo caíu morto.

Como se fora o dum malfeitor, assim esteve o cadáver de D. Pedro abandonado, a putrefazer-se, no campo da batalha. E foram os vermes os únicos que dele tomaram conta, pois por ordem emanada de um monarca de 16 anos, seu genro, sobrinho e tutelado, nem mesmo a frades mendicantes de qualquer Ordem piedosa era consentido tocar naqueles despojos para lhes dar sepultura cristã.

Seria ingenuidade admitir-se que, contra a tormenta de ódio que agora se levantava contra o morto e seus partidários, se pudesse desenhar qualquer sentimento de piedade, mesmo da parte de príncipes eminentemente magnânimos. Os tempos eram difíceis. O Conde de Arraiolos voltara apressado para Ceuta, para se manter longe da intriga e não ser arrastado nela. Quanto ao

Infante D. Henrique, narra a Crónica que, ao despedir-se para sempre do irmão em Vila do Soure, a caminho de Montemor, *«a única coisa que, em se dele despedindo lh'o leixou e encomendou, foi sofrimento e paciencia»*. Paupérrimo conselho, porque a paciência esgotou-se e o sofrimento acabou com a morte.

O cadáver foi, por fim, retirado clandestinamente por alguns *«homens vis»*, mas compassivos, na escuridão da noite, para um casebre onde, *«entre corpos já vasios de alma e fedorentos, jouve tres dias sem candeia, nem cobertura nem oração»* ([84]). Três dias insepulto, alguns campónios o levaram, putrefacto, à Igreja de Alverca, onde foi *«vilmente e com grande desacatamento enterrado»* ([85]). Refere a mesma Crónica como essa indignidade surpreendera e revoltara as Cortes estrangeiras, incluindo a pontifícia, onde altamente era o Príncipe das Sete Partidas apreciado e estimado. Da Borgonha viera o Deão de Vergi, por mandado do Duque Filipe, e àsperamente censurara o procedimento do rei. Seguiu-se o Breve de censura de Nicolau V, que, em cópia dos Arquivos Secretos do Vaticano, adiante reproduzimos.

Foram os filhos de D. Pedro destituídos, presos e expulsos da pátria. *«D. James logo preso e aparelhado para o cutelo e D. Pedro, o maior, fugido e desterrado em Castela, pedindo esmola a quem já fizera mercês.»* Não mente o cronista, porque doutras fontes se sabe que foi de facto assim. O povo de Lisboa, o mesmo que outrora lhe queria erguer uma estátua, não pôde *«com pedras lhe arrancar os olhos»*, como D. Pedro profetizara ao recusar a homenagem. Transformou em gritas de ódio as mesmas gritas com que anos atrás reclamava para ele a regência, vociferava contra a rainha viúva.

BREVE DO PONTÍFICE NICOLAU V

(1447—1455)

EXTRACTO

«Referindo-se ao que jà enviara dizer aos Bispos de Salamanca e Logroño, repete como D. Pedro havia sido cruelmente morto no ano proximo preterito, permanecendo o seu corpo por tres dias insepulto e exposto às injurias de animais e aves de rapina. A crueldade juntaram a deshumanidade—diz indignadamente o Pontifice—*e esconderam o corpo em logar secreto e ignorado da Duqueza de Borgonha D. Isabel, como de outros seus parentes.*

Deseja a Duqueza prestar ao seu irmão D. Pedro as ultimas homenagens, trasladar-lhe o corpo para logar condigno e honroso e consagrar-lhe as habituais honras funebres.

Sua Santidade ordena que ninguem, seja de que autoridade e dignidade se ache revestido, quer secular ou eclesiastica, se atreva agora a opor-se a tais designios.

... ...

... ...»

(Data de 1450)

Atemorizada com tais reacções, receosa de escândalo, a corte de D. Afonso mandou à pressa transferir o corpo para Abrantes, confiando-o à guarda do capitão da fortaleza, D. Lopo de Almeida. E às diligências e representações estrangeiras, contundentes, pretendeu obtemperar com uma justificação escrita, que ainda mais avilta o procedimento ([86]). As súplicas da Rainha para uma sepultura condigna ao cadáver de seu pai, obtiveram do Rei que os restos da sua vítima fossem levados ao Mosteiro da Trindade e daí para Santo Eloi, ambos de Lisboa. Muitos anos depois, um cortejo de monges, com tochas acesas e cantochão, seguiu com o féretro para a Batalha. Ia à frente o Infante D. Henrique, *«não vestido de preto mas de alus escuro.»* Na Batalha ficou, na sua derradeira *partida*, o Principe das Sete Partidas—, *«tão peregrino depois de morto como o fora em vida»* —remata Rui de Pina.

Sucede então com apaixonado ardor o trabalho de limpar a frontaria das manchas da odiada Regência, o arrancar do escalracho daninho dos seus partidários ou meros simpatizantes. Por Carta Régia datada de Almeirim, de 10 de Dezembro de 1449, foram os partidários de D. Pedro declarados «reus do crime de lesa magestade, privados de dignidades e honras que logravam e inhabilitados os filhos e descendentes, até à quarta geração, de oficios e mercês que gosavam e ainda das que lhes pertenciam pela qualidade de nobreza do seu nascimento». ([87]) Esta Carta Régia só foi revogada em 1455, mas produzira já a maior parte dos seus efeitos. Nela se vislumbra a alma do Bastardo e do seu filho o Conde de Ourem, que ora pontificavam no governo da nação.

Dessa espécie de batida por cães vorazes, açulados pela trompa dos novos monteiros, não escapavam ho-

mens, nem bens, nem papéis. Assim se conjectura que tivesse fugido o Cerveira, escondido ou morto, deixando os seus apontamentos para proveito do Azurara. E seria assim também que todos os diplomas que de qualquer forma estabelecessem hoje o bom nome de D. Pedro, foram inutilizados ou confiscados. Esta completa carência documentária, duma época em que não costumava ser profusa, auxilia os modernos detractores de D. Pedro em negarem qualquer interferência valiosa deste príncipe na génese dos Descobrimentos, que pudesse deslustrar a lenda que todos se esforçavam por criar.

Voltando a face à medalha, choveram as benesses sobre os corifeus da nova situação. Imediatamente o Duque de Bragança obteve a doação da Ilha do Corvo e da cidade de Guimarães, e se não conseguiu apossar-se também do Porto e seus termos, como pretendia, foi por os seus habitantes se insurgirem contra a afrontosa sugeição. E não menos contemplado foi, como era de justiça, o Infante D. Henrique que, a partir desse tempo, não mais se afasta da corte. A sua adesão vale-lhe receber em mercê o Mestrado de Avis, retirado ao jovem Infante D. Pedro, filho do Regente, e logo em Dezembro de 1449 a doação das Ilhas Berlengas e dos ricos centros de pescaria do Baleal. E ainda «em acrescentamento» ao Infante D. Fernando, seu filho adoptivo, as Vilas de Beja, Serpa e Moura (*).

(*) A grande bula *Romanus Pontifex*, de Nicolau V, de 8 de Janeiro de 1454, fazendo grandes concessões de todo o Ultramar ao rei de Portugal e ao Infante D. Henrique, representa a confirmação, que lhe fora solicitada, de todas as concessões parciais da regência de D. Pedro, cuja validade poderia ser posta em dúvida pela morte do Regente e a revogação dos seus actos. Pràticamente, a concessão era feita a D. Henrique, que logo a transferira à sua Ordem e ao seu herdeiro.

«Dava-se a mãos largas e para dar o que era de D. Pedro deshonrava-se-lhe a memoria» — diz com razão e justiça Oliveira Martins. Essa deshonra continuaram-na até nos nossos dias alguns detractores dessa memoria ([88]) mas com mais honestidade, porque foi com desinteresse.

Confinados sempre ao campo das actividades expansionistas ultramarinas, diremos que a diversidade dos destinos dos dois últimos príncipes da «ínclita geração» é tema para profundas meditações.

Importa antes de mais reconhecer que a figura do *Infante de Sagres* se impôs à posteridade pela sua acção em determinadas fases da exploração oceânica, fossem quais fossem as suas determinantes, mas que constituem a «posteriori», após os êxitos grandiosos dos seus sucessores D. João II e D. Manuel, legítimos títulos de glória para a nação. Essa nação, sem possuir ainda a orgânica coordenada que lhe trouxeram os séculos vindouros, não era todavia uma aglomeração confusa, mas sim obediente a uma hierarquia rígida de poderes que, nem por ser tocada de medievalismo, e talvez por isso mesmo, regia, num conjunto de fórmulas imperativas, a estrutura nacional.

A história das explorações marítimas de quatrocentos necessita pois de ser descriminada quanto à interferência do *Poder Real* na sua realização, pois desse Poder Real, por ordenação, tudo dependia. Quanto à colonização de arquipélagos ou terras firmes, francamente incluída no âmbito do fomento material, de ordem económica, representaria um planeamento positivo, filho da mentalidade progressiva de quem conhecera de visu orgânicas paralelas.

Três razões aponta Ribeiro dos Santos, fundando-se em documentos, para justificar a lentidão com que decorria a devassa oceânica ([89]): a dificuldade em selec-

cionar pessoal idóneo; os negócios internos do reino e a murmuração popular; e a escassez de recursos financeiros que, numa nação exausta, só podiam vir da Ordem de Cristo, imensamente rica, que D. Henrique em boa hora e autorizadamente regia. «*O medo e a carranca duma empreza tão nova* — escreve o quinhentista Pedro Maris — *imprimiu no coração dos homens dilações e impossibilidades que cada dia sobrevinham e traziam o Infante* (D. Henrique) *em notavel desconfiança de si proprio.*»

Torna-se assim patente que, sem as directrizes e as largas facilidades concedidas por D. Pedro, não colheriam as explorações marítimas a eficiência que fazem hoje a auréola do príncipe mais novo que directamente nelas interferiu.

Mas estes dois altos infantes, que a História jungiu nos explendores duma obra comum, acabaram infelizmente distanciados pela truculenta política do tempo.

O destino foi deveras agressivo para os príncipes da *Inclita Geração.*

Respondendo ao irmão que, num momento de angústia, para ele apelava, dissera D. Henrique: «*Que olhasse aos tempos que corriam*». Talvez por isso, porque olhara aos tempos que corriam, dessa agressão do destino, mercê de Deus, escapou. E hoje, perante a sua memória, historiadores nacionais e estrangeiros se curvam em conceitos de pura idolatria, por actos que decerto praticou e méritos que decerto possuíu.

Sobre a tumba do morto da Alfarrobeira, por «inadaptado» aos tempos que corriam, ficou pesando o esquecimento dos séculos e a malquerença dos homens.

CITAS

(1) D. Segundo Ispizua — *Ib.*
(2) Abade de Castro e Sousa — *Vida do Infante D. Pedro.*
(3) D. Pedro (Condestável) — *Tragedia de la Insigne Reyna Dona Isabel.* (Ed. C. M. Vasc.°).
(4) Thomaz Allen — *History and Antiquities of London* — I.
(5) A. C. de Sousa — *História Genealógica* — Provas.
(6) Soares da Silva — *Memórias del Rey D. João I.*
(7) H. Nicolas — *Proceedings of the Privy Council* — V. III B. Museu Britânico.
(8) English Cronicle — Codices Richard II, Henry IV, V e VI.
(9) History of England — ed. Nelson & Son.
(10) Biblos — Vol. XXVIII — 1952.
(11) G. Uzielli — *L'Africa nel Passato.*
(12) R. Pernoud — *Les Villes Marchandes aux XIV siècle.*
(13) Otto Cartelieri — *Geschichte der Herzöge von Burgund.*
(14) O. Cartelieri — *Ib.*
(15) M. Gachard — *Collection des Documents Inedits.*
(16) Jacques du Clerq — *Memoires* (1448-1467) — Bruxelles. 1823.
(17) Chastellain — *Le Miroer des Nobles Hommes de France.*
(18) O. Cartelieri — *Philipp der Kühne.*
(19) Hintzen — *De Kruitochtplannen van Philips* — Roterdam — 1918.
(19a) Arquivos do Senado de Nuremberg. (B. S. G. — 1897).
(20) Dr. Heinrich Brueck — *History of the Catholic Church.*
(21) A. C. Sousa — *Ib.*
(22) Enneas Sylvius Piccolomini — *De Viris Illustritibus* — *Histoire de la Bohème* — *Historia Rerum.*
(23) D. Pedro (Condestável) — *Ib.*
(24) Yorga — *Revue Historique du Sudeste Européen.*

(25) Roberto Cessi — *Storia della Repubblica di Venezia.*
(26) Roberto Cessi — *Id.*
(27) A. Marchesan — *Treviso Medievale.*
(28) G. Verci — *Storia della Marca Trevigiana.*
(29) A. A. Michieli — *Storia di Treviso.*
(30) Italico Nono — *La Marca Amorosa.*
(31) Kohlrausch — *History of Germany.*
(32) Scipione Ammirato — *Istorie Fiorentine. 1600-1641.*
(33) Arq. Nac. T. T.
(34) Daru — *Histoire de Venise.*
(35) Roberto Cessi — *Ib.*
(36) *Id.*
(37) Daru — *Ib.*
(38) Jules Sottas — *Les Messageries Maritimes de Venise.*
(39) Cronaca Veneta — 1723.
(40) M. A. Bragadin — *Republiques maritimes italiennes.*
(41) P.e Francisco Álvares — *Verdadeira Informação.*
(42) Silva Marques — *Ib.*
(43) Giuseppe Cannestrini — *Relazioni commerciali d'Fiorentini co'Portoghesi.*
(44) Hallam — *Europe during the Middle Age.*
(45) Silva Marques — *Ib.*
(46) Cronaca Veneta, in Yorga — *Ib.*
(47) Scipione Ammirato — *Ib.*
(48) G. Uzielli — *Paolo dal Pozzo Toscanelli* (Vol. V — Rac. C).
(49) Moreira Campos — *Dois Bispos de Viseu.*
(50) G. Uzielli — *Ib.*
(51) Silva Marques — *Ib.*
(52) G. Uzielli — *Ib.*
(53) A. C. Sousa — *Ib.* Tomo II.
(54) Ettore Fabietti — *Storia di Italia.*
(55) Jules Sottas — *Ib.*
(56) Martin Navarrete — *Ib.*
(57) Silva Marques — *Ib.*
(58) Ruy de Pina — *Chronica d'El-Rey D. Duarte.*
(59) Ruy de Pina — *Chronica d'El-Rey D. Afonso V.*
(60) Silva Marques — *Ib.*
(61) Doc. cota 51 — V — 35, da Biblioteca da Ajuda.
(62) Ruy de Pina — *Ib.*
(63) *Id.*
(64) *Id.*

(65) Ruy de Pina — *Ib.*
(66) A. C. Sousa — *Ib.* Provas.
(67) Gaspar Dias Landim — *O Infante D. Pedro.*
(68) *Monarquia Lusitana.*
(69) *Id.*
(70) Ruy de Pina — *Chronica d'El-Rey D. Afonso V.*
(71) Ruy de Pina — *Id.*
(72) A. C. Sousa — *Ib.*
(73) Silva Marques — *Ib.*
(74) Ruy de Pina — *Ib.*
(75) *Id.*
(76) *Id.*
(77) Landim — *Ib.*
(78) A. C. Sousa — *Ib.*
(79) Joaquim Costa — *O Infante D. Pedro e a Virtuosa Benfeitoria.*
(80) Ruy de Pina — *Ib.*
(81) *Id.*
(82) *Id.*
(83) *Id.*
(84) *Id.*
(85) *Id.*
(86) Manuel Heleno — *Regência do Infante D. Pedro — Subsídios.*
(87) Silva Marques — *Ib.*
(88) Fortunato d'Almeida — *História de Portugal.*
(89) A. Ribeiro dos Santos — *Memória sobre dois mapas de D. Pedro*, in *Memórias da Literatura*, A. R. C.

DOCUMENTOS

DOCUMENTOS

CRÓNICA MOROSINI

Corando M°CCCCXXVIII

E avesemo in questo tempo del sovra dito milieximo, e vegnudo novela e scrito per letera dala parte da Buda dal nobel homo ambasador nostro miser marcho dandolo da San Moixe, mandado per ambasador al Re dongaria, chomo de la iera partido el fio del Re legitimo de Portogalo chamado per nome don piero, de qual abuda la dita novela incontenente per la dogal Signoria per lo conseio dela vera fo prexo de far M° Ambasadory a mandarly in contra fin a Trevixo e puo de la fina a Chonegal e questi fo i nobel homeny cavaliery miser zian zustignan e miser Marcho zem, e i altry fo miser ziam contariny fo de miser piero e miser marcho morexini fo de miser ziorzi e partise intrambi tuti M° de Veniexia a dy XXV del mexe.

Corando M°CCCCXXVIII

de marzo chon famey tre per chadauno e ben vestidy a tute spexe dela dogal Signoria, e vegnudo quelo dito

signor con cavay M. partido dal Re dongarai stado per any tre o circha fuora del so paixe de Portogal, al qual fo fato notabel honor per tute le tere e luogi dela dogal Signoria e fatoy a quelo per reverencia del pare tute le spexe de bocha a lu con meso i suo, e zionto quelo in li luogi nostri ly fo mandado a lincontro infinity pareschemy armady, e burchi dele contrade, e miser lo doxie andandoy in contra chon meso el bucentoro armado, e menado fo al monestier de san ziorzi vegnudo per chanal de Rialto, e con molto honor de barche senza numero fo rezevudo, e fatoli le spexe de bocha con meso i suo de compagnia, e de vero avixo fose spexo ala suma de duchati ..... doro, stado qui in Veniexia per pluxor ziorni, e da puo partido con sumo honor de Veniexia, el dito fo andado a Roma, e puo fo dito andado al sancto sepurclo, hover in le suo contrade, chomo se crede fara.

Ma avanti lo se partise de Veniexia zionto qui el luni de pasqua a V. dy del mexe davril de MCCCCXXVIII vezuda la citade in el bucentoro intrado vegnudo per chanal grande chon miser lo Doxe e la Signoria desmontado a San Ziorzi e con i suo la eser alazadi e simel per la zudecha e per tute le ostarie de Veniexia con spareclamento de molti alberghi da fuozi e chamere mese bem in ponto con molty lety fornidy faty apariar per la dogal Signoria, aprexentado li fose de molti poly e salvadexine vini e spizarie e candele e retorchi de cera zucari e confeti in bona quantitade per quel ziorno per la cena soa, chon tuty i suo baroni e chavaliery da puo mostrado li fo in el dy seguente in compagnia sempre con miser lo doxe senza numero con lory de infiniti nobel homeny zentilomeny de infinito numero de caxe de mazior dela tera, e vegnudi dal monastier de San Ziorzi in la gliexia de Sen Marcho, e li vegudo prima

tute le reliquie e averta la pala de laltar grando de Sen Marcho e vegudo tute le zoie e trexoro de Sen Marcho, el sangue miracoloso de Cristo, e fato questo volse montar in canpaniel de Sen Marcho per conprender la magnificencia e sito grande dela citade de Veniexia, e puoy veder larsena con la pareclamento de tuti coriedi e fabricha dele galie con tuto fornimento de quele veziandonde da piu de LX in suxo per tuti archi volti senza quele eser zitade in lagua, e albori e antene sartia e vele lavorandose de tuty i mestiery de maistranza in quela e da puo cerchada a pe tuta la marina con la parte dela tera circhondando una parte soleta del sestier de castelo veziando molte coche ale rive mese a fero ala marina sovra del porto de Veniexia, e può vegnir sovra la piaza de Sen Marcho, veziando tuta la fabricha del palazo comenzada nuova, e da puo vegnudo a man con miser lo doxe de piaza per la marzeria veziando le botege tute de tuty mestiery e botege ben riche e fornide de specie zucari, veludy e pany doro e de seda e draperie e ruge dele arte di orexi vezudo tute zoie, piere e perle bochete fermaieti e aneli e argentiere e vestamenti domeni e de done de tuti colori andando a pe fina a San Polo e in Rialto vezudo i banchi de scrita di monti de duchati doro infiniti milia vixitando puo da per avanti la gliexia de San Polo con tute le altre fina al monestier di fra menori de sancta maria cerchando per soa devociom tuti i altary fornidy meraveioxamente, vezudo de belisime e magne stancie e palaxij de molty zentilomeni e povolari. Di citadini de Veniexia, e retornado puo con meso in plati pizoli e bateli e barche tute armade e bem in ponto, partido dal trazeto de San Tomado vegnudo per canal grando zoxo aconpagnado con M anbasadori li qual sempre queli i fo mandadoly in contra portandoy sempre grandisimo onor e reverencia e fama vegnudi

el venere dy ala gliexia di fra predichatory in la capela mazior stando con devucion senpre in zonedoni, ma in quelo dy non pero tropo ponpoxa mente bem vestido, e fatoli al dito luogo lemuoscena, da puo corando

Corando M°CCCCXXIII

e la matina del venere puo sende tornase a caxa, non so posando may satiar de cerchar tuta la nobel Citade de Veniexia, veziando tanti famoxi citadini tuty ben vestidi non vili e posenti e povolary de prexio de tute condicion, digando e afermando con i suo quelo avei cerchado e stado in molte parte personalmente, e non aver trovado citade simel a questa, ne eser de tanta fama per longo tempo intrexo eser cusy ben reta e conservada che de questo semo molto hubligadi a honipotente Dio, e sempre regraciarlo.

Apreso azio io non lasa de notificar de dir de luy dele suo vertude, quelo prima eser e intexo sia Catolichisimo homo sempre stato dala so infancia fina ala etade le de circha fina qui de any XXXVIII vizudo sempre devotamente e ben amado e molto casta mente questo dotado da Dio de molte gracie, prima omo molto sobrio elemoscenico con puovery magnanimo e largo a tute condicion persone e afabele con tuty e mansueto e richisimo de beni de questa cazevel vita, amador de paxie de tuto el so posesio e gracioxo, e dexirando avanti la partida soa de qua de regraciar la magnificha Signoria de Veniexia, e sy prima puo per honor dela sancta chorona de so pare miser lo Doxie con meso tuty i nobel de Veniexia e citadini del grande onor a quelo stado fato in la persona soa con meso i suo Cavaliery, esperandose personalmente a quela e in ogniparte luy sa

catase sperandose sempre al Cavo nostro miser lo doxie e a tuti i membry de quelo che governa la Citade con tuti i altry luogi e parte contegnio soto el Rigimento nostro, Ma credese se partira ala pluy longa de Veniexia el luni dy dy XII de avril de M°CCCCXXVIII, e da puo tornar in so paixe al Re pare so, ma avanti quelo vedera la sala del mazior conseio e crezo de veder Muran e bater dela Zecha dy duchati doro de Veniexia, ma par el faza cerchar molty pany e de seda, over zoie e pany richisimi doro como sa dito fina adeso e qua, ma ben sa dito ancora avanti de questo el sia per andar prima a Roma a vixitar el sancto pare papa Martin undexemo, e fato questo retornar puo dal pare so, e vixitase S. Lucia, e donado li fo uno zoielo de vaiuda de duchati CCCC doro, e spexo duchati MCCCC doro per dy XXII con grando so onor aconpagnado fina a Margera per miser lo doxe in persona.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ÍNDICE

ÍNDICE

Pág.

PREFÁCIO 7

PARTE PRIMEIRA — *SOBRE A GÉNESE DOS DESCOBRIMENTOS*

Introdução 17
Do Arabismo Pioneiro 43
Do Medievismo geográfico e náutico peninsular ... 89

PARTE SEGUNDA — *D. PEDRO*

D. Pedro e as «*Sete Partidas*» 169
D. Pedro e a Geografia portuguesa 241
D. Pedro e Tânger 257
D. Pedro e a Regência 267
Paixão e Morte de D. Pedro 283

DOCUMENTOS 309

Este livro, realizado pela Ática, Ld.ª,
Rua Alexandre Herculano, 17-A,
Lisboa, foi composto e impresso durante o mês de Dezembro de 1955